3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

KRITISCH BETRACHTET:
- DR-V100 von Roco
- H0-Stellwerk von Auhagen
- DRG-01 von Roco
- 0n30-Switcher von AMS
- 185.1 von Minitrix
- H0-elT1901 von Liliput

Werkstatt:
PC-Steuerung
Zahnstangen-Gleis

Seit 30 Jahren unterwegs
Die Eurofima-Wagen

TT-Hommage an DRG
Hüttenroder Harztransporte

Kein böhmisches Dorf: Hohenfurth
Stets unter Strom

Vogtländer Gartenbahnparadies
Wildwest in Reichenbach







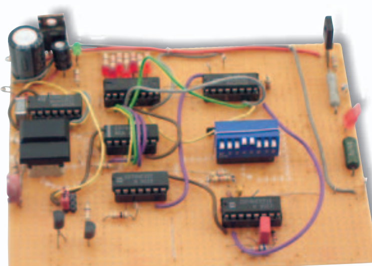
22 Seiten Nürnberger Messe II

DEUTSCH-DEUTSCHE SCHIENENGRENZE

Achtung, Sperrzone!

Gutenfürst: Vom Teilungssymbol zum Bedarfs-Hp

Inhalt



76 Daten-Strang

Auch bei PC-Steuerungen lässt sich bei deren Erweiterungen Leitungswust vermeiden.



36 Stausee, Stift und Strom

Von Lipno an Hohenfurth (Vyšší Brod) vorbei geht es mit der elektrischen Lokalbahn nach Rybník.



16 Gänsefleisch mal…

…dn Auslöser drüggn: Zwei Fahrdienstleiter aus Gutenfürst erzählen vom Dienst im einstigen (D)DR-Grenzbahnhof.



96 Synthese aus Ost und West

In Hüttenrode und an der Tegernseebahn – so lässt sich die Anlage von zwei TT-Fans aus Wernigerode ganz gut beschreiben.



Titel: 22 Fleischmann, DB-Wagen Roco.
Szene und Foto: Rainer Albrecht

80 Steiler Zahn

In Anlehnung an die Honauer Zahnradbahn wird ein H0-Diorama mit Zahnradabschnitt gestaltet.



FRANKREICH

Alstom stellt neuen AGV vor

● Der Kampf um die Technologieführerschaft im europäischen und weltweiten Hochgeschwindigkeitsverkehr ging am 5. Februar 2008 in die nächste Runde, als Alstom in La Rochelle seinen neuen AGV (Automotrice à Grande Vitesse) vorstellte. Im Beisein des französischen Staatspräsidenten Nicolas Sarkozy wurde der neue Triebzug enthüllt, der im Hause Alstom einen Paradigmenwechsel darstellt, der sich auch im Namen zeigt. Waren die TGV-Züge noch mit jeweils einem Triebkopf am Zugende ausgestattet, so geht auch Alstom jetzt den bereits von Siemens beim ICE 3 eingeschlagenen Weg des verteilten Antriebs. Allerdings vertrauen die Franzosen weiterhin auf ihr Konzept der Jakobsdrehgestelle und den Antrieb mit Drehstrom-Synchronmotoren. Den AGV konstruierte Alstom, nachdem sich die französische Staatsbahn aus der gemeinsamen Entwicklung zurückgezogen hatte, auf eigene Faust weiter. Die Kunden können den Zug in unterschiedlichen Längen mit sieben, acht, elf oder 14 Teilen ordern, was einer Passagierkapazität zwischen 250 und maximal 650 Passagieren entspricht. Ein elfteiliger AGV hat beispielsweise sechs angetriebene Drehgestelle und ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 360 km/h ausgelegt. Konsequenter Leichtbau und die Verwendung modernster Materialien ermöglichen ein Leistungsgewicht von erstaunlichen 22,6 kW pro Tonne. Großen Wert legt man bei Alstom auf die Umweltverträglichkeit des neuen Zuges. So soll der AGV zu 98 Prozent aus recyclingfähigen Materialien bestehen und nur rund 2,2 Gramm Kohlendioxid pro Fahrgast und Kilometer produzieren. Klingt sehr gut, der Wert legt aber in Frankreich erzeugten Strom zu Grunde und der kommt bekanntermaßen überwiegend aus Atomkraftwerken. Einen Fortschritt wollen die Alstom-Ingenieure auch beim Lärm erzielt haben. Normalerweise bewirke laut Alstom die Geschwindigkeitserhöhung von 300 auf 330 km/h eine Lärmverdoppelung. Den Ingenieuren sei es gelungen, die Lärmentwicklung bei 360 km/h auf dem Niveau von Wettbewerbszügen, die zwischen 300 und 320 km/h schnell fahren, zu halten. Außerdem sei der AGV, gleiche Länge vorausgesetzt, 17 Prozent leichter als seine Hauptkonkurrenten und verbrauche deshalb auch 15 Prozent weniger Energie. 25 AGV-Triebzüge im Wert von 650 Millionen Euro hat Alstom bereits an die private italienische Bahngesellschaft Nuovo Transporto Viaggiatori (NTV) verkauft.



Endmontage des AGV-Prototyps in der Alstom-Fabrik in La Rochelle. Pure High-Tech zeigt das Innenleben des Triebkopfes.



Alles andere als unscheinbar kommt der neue AGV daher. Die Lackierung untersteicht das windschnittige Profil.



Futuristisch wirkt der Arbeitsplatz des AGV-Lokführers und soll ganz bewusst an ein Flugzeugcockpit erinnern.

Fotos: Alstom

Vosslohs jüngste Lokomotive, die Euro 4000, die in Spanien gebaut wird, nahm das Zulassungsprogramm für Deutschland auf. Anfang Februar wurden Schallmessungen in München gemacht. Danach war die Lok in Minden. Am 28. Februar wurde sie von 103 222 wieder nach München überführt, wo Störstrommessfahrten durchgeführt werden.



Foto: Dollinger

DBAG

Wochenend-Sonderfahrt mit schwerer Fracht



Foto: Mike Heger

Das Foto zeigt den Zug beim Passieren des Bf Weiterstadt (bei Darmstadt) am 3. Februar 2008 und verdeutlicht den geringen Abstand zwischen Ladung und Bahnsteigkante.

● In den verkehrsarmen Stunden vom 1. bis 3. Februar2008 war ein Großtrafo von Nürnberg nach Mainz-Bischofsheim unterwegs. Das DBAG-Triebfahrzeug 232690 übernahm die Beförderung des 90 Meter langen und 530 Tonnen schweren Zuges CFN 63190. Wegen der Lademaßüberschreitung betrug die Streckenhöchstgeschwindigkeit 50 km/h, die Bahnhofsgleise mussten teilweise in Schrittgeschwindigkeit durchfahren werden, im Bedarfsfall kann die Ladung entsprechend den Erfordernissen verschoben werden. Zum Einsatz kamen der in den 1970er-Jahren von Krupp gebaute 24-achsige Schwerlastwagen Uaai 86 80 996 4 900-6 (GSN 838) des „HeavyCargo+Service" (früher DBAG Schwerlast-Gruppe) Hanau, ein Dienst-ümh (GSN 472) sowie ein Gerätewagen Gbs (GSN 755). Die Weiterfahrt des Trafos von Mainz-Bischofsheim nach Weißenthurm fand am darauffolgenden Wochenende statt.



Foto: Gross

Gleich zwei Dampfsonderzüge, gezogen von 41 1144 und 52 8075 der IGE Werrabahn, die sich in Oberhof trafen, setzte die DBAG zur Rodel-WM im thüringischen Oberhof ein, so konnte man für 15 Euro von Weimar oder von Eisenach aus zur Weltmeisterschaft fahren. Im Fahrpreis inbegriffen war auch ein Tagesticket für die WM. Leider wurde dieses Angebot aber nur schwach genutzt. Am 26. Januar passierte 52 8075 Plaue.

Positive Zeichen gegen Gerüchte



Dr. Karlheinz Haucke

Gut, unsere Briefträger und -trägerinnen schauten in den letzten Wochen nicht unbedingt glücklich drein, doch bei uns herrscht uneingeschränkte Freude ob des stattlichen Rücklaufs an Antwortkarten. Die große Beteiligung unserer Leserinnen und Leser quer durch alle Altersgruppen an den Wahlen rund ums „Goldene Gleis" sagt nicht nur viel über die besondere Verbundenheit mit unserem MODELLEISENBAHNER aus, sondern auch eine ganze Menge über die Bereitschaft, besondere Leistungen der Modellbahnbranche mit ihrem persönlichen Votum zu honorieren.

Wir sind schon sehr gespannt auf die Ergebnisse!

Und keine Frage: Ihre Stimme, liebe Leserin, lieber Leser, hat Gewicht, was sich nicht zuletzt auch in der gespannten Erwartungshaltung der mit ihren Modellen und Innovationen zur Wahl stehenden Firmen bemerkbar macht. Gemeinsam wollen wir positive Zeichen und Maßstäbe setzen, die über das Tagesgeschäft hinaus Bestand haben in einer unbeständigen Welt.

Es sind solche Signale, die wir brauchen, auch für die breite Öffentlichkeit, und nicht die Spekulationen über die Hintergründe etwaiger Personalkarussell- oder -abbau-Runden. Ein wenig mehr Mut zur Offenheit würde ich mir allerdings von unserer Modellbahnindustrie wünschen. Gerüchte, die insgesamt mehr schaden als die Wahrheit, gedeihen bekanntlich da am besten, wo die Fakten fehlen.

Und der Verkauf der Firma Fleischmann? Nehmen wir´s doch bis zum Beweis des Gegenteils einmal als positives Signal der Rettung in letzter Minute.

Bahnwelt Aktuell

PRIVATBAHN

Neue „hvle“-Lok

● Die Havelländische Eisenbahn AG, „hvle“, in Berlin setzt seit Ende Januar eine Bombardier-Traxx-E-Lok (185 583) im deutschlandweiten Verkehr ein und seit Anfang Februar besitzt die Bahngesellschaft auch eines der jüngsten Traxx-Modelle in Form einer dieselelektrischen 285, letztere wurde von CB-Rail angemietet. Anlässlich der Inbetriebnahme der Fahrzeuge fand am 15. Februar 2008 eine Loktaufe der beiden in Berlin stationierten Fahrzeuge statt. 185 583 wurde vom Landrat Dr. Schröder auf den Namen „Havelland“ und 285102 von einem Vertreter des Landkreises Oberhavel auf den Namen „Oberhavel“ getauft. Die Schriftzüge und Wappen stehen in orangefarbenen Lettern neben allen Führrerraumtüren und machen die Loks zu Botschaftern der berlinnahen Landkreise.



Foto: Koch

Bei der Loktaufe wurde 185 583 mit vereinten Muskelkräften aus der Halle gezogen.

Foto: Schreiber



Einer der ersten Einsätze führte 285 102 am 24. Februar 2008 in die Werkshallen der Firma Fahrzeugwerke Miraustraße GmbH in Berlin Reinickendorf (Bild). Sie holte dort E 189-933 und E 189-128 ab, die dort einen neuen Anstrich erhielten. 285 102 brachte die Fuhre bis Berlin-Ruhleben. Dort wartete bereits Zuglok 185 567 mit E 189-989, die aus dem Fahrzeuginstandhaltungswerk Dessau kamen und auf dem Weg nach Wegberg-Wildenrath ins Siemens-Prüfcenter waren, auf die beiden Maschinen.

— HH/SCHLESWIG-HOLSTEIN —

S-Bahn im Dreierpack

● Die am stärksten genutzten Schienenstrecken von Schleswig-Holstein nach Hamburg sollen zu schnellen Nahverkehrsverbindungen ausgebaut werden: Die Strecken von Elmshorn und Bad Oldesloe sollen zusätzliche S-Bahn-Gleise erhalten oder mit Zweisystem-S-Bahnen (wie die Strecke nach Stade) betrieben werden. Für einen Nordkorridor nach Kaltenkirchen, mit dem auch der Hamburger Flughafen bedient werden soll, wird eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Den Finanzbedarf für alle drei Strecken schätzt Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dietrich Austermann (CDU) auf rund 500 Millionen Euro. Diese seien bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgeführt, aber noch nicht gedeckt. Um die Strecken deutlich früher als nach BVWP vorgesehen fertigzustellen – Austermanns Ziel ist 2015 –, soll eine Vorfinanzierung nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) geprüft werden.

Zwischenhalt

■ **Usedom 1:** Ende Februar begannen zwischen Ahlbeck und Swinemünde (Swinoujscie) Probefahrten. Ab Mitte März sind technische Abnahmen der Strecke geplant.

■ **Usedom 2:** Die DB AG verfolgt das Projekt der Strecke Swinemünde – Garz. Sie führt über polnisches Territorium und wäre der erste Teil der 2004 als internationales Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommenen Strecke über die Karniner Brücke nach Berlin.

■ **Im Stadler-Werk in Siedlce** wurden am 19. Februar 2008 die ersten in Polen gebauten Flirt-Züge für Masowien und Schlesien präsentiert. Die aktuellen Aufträge belaufen sich auf 14 vierteilige Einheiten.

■ **Angel Trains** bieten jetzt auch die Vermietung von Güterwagen an. Für das Europa-Geschäft hat die Firma 800 Waggons bei Tatravagonka in Auftrag gegeben, 300 Taschen- und 500 Containertragwagen.

■ **RENFE,** Spaniens staatliche Eisenbahn, verkauft rollendes Material nach Argentinien, darunter 32 Triebwagenzüge, 53 Dieselloks, 16 Talgo II und 113 vierachsige Reisezugwagen. Dieses aufgrund neuer AVE-Linien und einer Fahrzeugverjüngung im Bestandsnetz abgängige Material erfüllt somit weiter einen sinnvollen Zweck.

■ **Die Häfen und Güterverkehr Köln AG** will per Leasing elf sechsachsige Großdieselloks beschaffen. Von den derzeit neun geleasten Class 66 laufen die Verträge ab.

■ **Die bekannte Firth-of-Forth-Bridge** wird seit 2002 saniert. Aufgrund unterlassener Instandsetzungen seit den 1970er-Jahren kann erst jetzt der Abschluss der Arbeiten für 2012 angekündigt werden. Network-Rail hat die jährlichen Zahlungen von 13 auf 18,5 Millionen Pfund erhöht.

■ **In Ho-Chi-Minh-Stadt** (Saigon) soll mit deutscher Hilfe ein Stadtbahnprojekt realisiert werden: Der Bundestags-Haushaltausschuss bewilligte 86 Millionen Euro.

■ **Drei Spitzenverbände der Schienenbranche** haben eine „Neuausrichtung der Verkehrspolitik“ verlangt: Eine gemeinsame Erklärung von Allianz pro Schiene, des Verbandes der Bahnindustrie (VDB) und des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) listet zehn „wichtigste Gründe“ als „Orientierungshilfe für die Politik“ auf.

■ **Flirts am Valentinstag:** In diesem Falle ist nicht vom neuen Stadler-Triebzug die Rede, sondern von so genannten Speed-Dating-Partys, die DB Regio am 14. Februar auf mehreren Strecken anbot. Der Zuspruch soll laut DB groß gewesen sein.

■ **Die SBB** modernisieren 236 Eurocity-Wagen. Ab 2009 sollen die überarbeiteten Wagen eingesetzt werden, der SBB-Verwaltungsrat bewilligte 137 Millionen Franken.

■ **In Bautzen** hat Bombardier einen Testring für Straßenbahnen in Betrieb genommen. Er ist 800 Meter lang, verfügt über 1000- und 1435-Millimeter-Spurweite und 600 oder 750 Volt Gleichspannung.

PRIVATBAHN

Quelle Surprise: „R4C“ verkauft



Foto: Dollinger

Vor allem Traxx-185 bilden das Rückgrat der R4C-Lokflotte, die schon in einer Vielzahl von Lackierungsvarianten anzutreffen waren.

● Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart. Das ist bei Transaktionen wie dieser keine Überraschung; der Verkauf der Rail for Chem, besser bekannt als „Rail4Chem“ oder kurz „R4C“, an die französische Veolia Cargo war hingegen doch einigermaßen unerwartet. Das sieben Jahre alte EVU „R4C“, das der Chemieriese BASF und die Spediteure Hoyer, Bertschi und VTG aus der Taufe hoben, war bereits nach diesen wenigen Jahre nicht nur ein alter Hase, sondern auch schon ein Schwergewicht auf dem umkämpften Schienengüterverkehrsmarkt. Europaweit tätig und dem „European Bulls“-Verband zugehörig, erwirtschafteten rund 180 Mitarbeiter einen Umsatz von über 80 Millionen Euro. Veolia (früher bekannt als Connex) Cargo beschäftigt, ebenfalls europaweit, rund 1000 Mitarbeiter und erwirtschaftete einen Umsatz von rund 122 Millionen Euro. Die bisherigen Tätigkeitsschwerpunkte von R4C und Veolia zeigen nicht zu viele Schnittmengen, so dass R4C eine gute Erweiterung des Veolia-Angebots darstellen sollte. Das neue Unternehmen dürfte eine gewichtige Marktposition einnehmen, falls die Kartellbehörden, deren Zustimmung bei Redaktionsschluss noch ausstand, den Verkauf abnicken.

HAMBURG – BERLIN

Alkali-Schwellen: Strecke dicht

● Die erst 2004 fertiggestellte ICE-Ausbaustrecke Hamburg – Berlin steht vor einer zeitweiligen Vollsperrung im Frühjahr 2009. Grund sind massive Probleme mit den verlegten Betonschwellen, die ausgetauscht werden müssen. Der Fernverkehr soll über Uelzen – Stendal umgeleitet werden. Von der DB AG hieß es, die Schäden seien bereits kurz nach dem Verlegen der Schwellen entdeckt worden, hätten sich aber schneller entwickelt als erwartet.



Foto: Piplack

Mit dem IC 2113 erreichte 101 037 den Duisburger Hbf am 1. Februar 2008. Sie trägt seit Neuestem eine Teilwerbung für das „ARD-Buffet“-Magazin.

■ Bis 2016 will die DB AG 100 neue IC-Züge mit jeweils acht Wagen ordern. Sie sollen 250 km/h schnell und international einsatzfähig sein.

■ Lübecks Hafenbahn wird seit Anfang Februar elektrifiziert und erhält damit direkten Zugang zum elektrischen Netz der DB AG. Die Arbeiten dauern bis Ende 2009.

■ Die Gäubahn Stuttgart – Zürich soll Pilotstrecke für die Fahrradmitnahme im ICE werden. Das schlug Baden-Württembergs Staatssekretär Rudolf Köberle (CDU) dem Bundesverkehrsministerium vor.

■ Transnet vereinbarte mit britischen und französischen Gewerkschaften eine enge Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr. Grund ist die Verschärfung im europäischen Wettbewerb.

■ Schenker-Chef Hans-Jörg Hager verlässt die DB-Tochter vorzeitig. Offiziell sei dies langfristig bekannt; intern soll es Dispute mit DB-Chef Mehdorn wegen des laufenden Umbaus von Schenker geben.

ÖSTERREICH

ÖBB-310.23 dampft wieder!

● Die österreichische „Paradedampflok“ wurde nach einer Sonderfahrt im Dezember 2005 für die Dauer von zwei Jahren konserviert, um so die Kesselfrist bis Anfang 2009 verlängern zu können. Zurzeit wird sie im Eisenbahnmuseum Strasshof aus ihrem „Winterschlaf“ erweckt, um nach einer jährlichen Kesseluntersuchung (ÄKU) wieder einsatzbereit zu sein. Bereits am 20. April 2008 wird sie zur Saisoneröffnung des Eisenbahnmuseums mit einem Sonderzug von Wien nach Strasshof dampfen und am 13./14. September in Budapest gemeinsam mit der 52.4984 am „Internationalen Lok-Grand-Prix 2008“ teilnehmen. Im Rahmen des Jubiläums „150 Jahre Westbahn“ bespannt sie für die ÖBB-Erlebnisbahnen schließlich zum Jahres-Ausklang am 13. Dezember 2008 noch einen Fest-Sonderzug von Wien nach Linz.



Foto: Saßmann

Die 310.23 steht auf der Drehscheibe des Eisenbahnmuseums Strasshof unter Dampf.

Der Schwellenleger

Raus die Maus oder: Ausgespielt



Foto: Emersleben

Bahnreisende kennen sie, viele hasten eilig vorbei, manche bleiben stehen und Kinder überkommt oft der Spieldrang: Die Trix-Express-Modellbahnanlagen in vielen Bahnhöfen (Bild: Leipzig), 32 insgesamt. Hans-Dieter Hoernig, 82, betreibt diese Miniwelten, die für 50 Cent oder einen Euro unterschiedlich viele Fahrten bieten. Seit über 30 Jahren ist er zur Pflege und Wartung seiner Geschäftsidee unterwegs. In Berlin will die große Bahn die kleinen Abbilder jetzt nicht mehr sehen: Bis Ende Februar sollten alle vier Schauanlagen aus den Bahnhöfen verschwunden sein. Hoernig versteht die Kündigung nicht, zumal die DBAG keine Gründe angegeben habe. Platzgründe können es kaum sein, auch mit Vandalismus kennt Hoernig keine Probleme. Es passt indes ins Bild: Jeder positive Bezug zum Metier, der nicht auf Börsengang ausgerichtet ist, muss weg. Leuchtende Kinderaugen interessieren am Potsdamer Platz niemanden.

HAMBURG

Hamburger Flughafen-S-Bahn im Zeitplan

Axel Gedaschko, Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, Ute Plambeck, Konzernbevollmächtigte der DBAG für Hamburg und Schleswig-Holstein, Michael Eggenschwiler, Vorsitzender der Geschäftsführung am Hamburg Airport, und Claus-Dieter Wehr, Geschäftsführer Hamburg Airport, inspizierten am 28. Januar 2008 den Baufortschritt für die neue Hamburger Flughafen-S-Bahn. Zum Fahrplanwechsel 2008 im Dezember soll die S-Bahn zum Hamburger Flughafen in Betrieb genommen werden. Ute Plambeck sagte: „Wir sind entschlossen, einen Großteil der Fluggäste, (...), zuverlässig, schnell und umweltfreundlich auf dem neuen Linienast der S1 zu befördern." Die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen soll 23 Minuten betragen. Derzeit ist der Flughafen nur mit Bussen erreichbar. Vom Bahnhof Ohlsdorf fädelt sich die Tunnelstrecke aus. Die Gleise zum Flughafen sind bereits verlegt, jetzt laufen technische Ausbauarbeiten. Im Bahnhof „Hamburg Airport" schreitet der Innenausbau voran. Das Medientragwerk ist montiert. Daran werden später Lampen, Schilder und Monitore zur Information der Fluggäste hängen. Gleichzeitig dient das Tragwerk als Brücke über dem Bahnsteig, auf der Reisende die Aufzüge erreichen, die die Ankunft- und Abflugebene direkt anfahren. Die Kosten der Flughafen-S-Bahn werden gemeinsam vom Bund und der Hansestadt Hamburg getragen. Sie liegen bei 280 Millionen Euro, der Anteil Hamburgs beträgt 139 Millionen Euro.



Foto: Brüggemann

Dieser Tunnelbahnhof verbindet ab Dezember den Hamburger Flughafen mit dem Hamburger Hauptbahnhof. Ab Fahrplanwechsel wird diese Haltestelle zur neuen Endstation der S 1.

SPANIEN

Velaro im Temporausch



Foto: Siemens

Der Velaro E stellte im September 2006 mit 404 km/h den Weltrekord für Serienzüge auf.

● Seit dem 20. Februar 2008 sind Madrid und Barcelona per Hochgeschwindigkeitszug im Stundentakt verbunden. Nur noch zwei Stunden und 38 Minuten liegen zwischen den beiden spanischen Metropolen. Möglich macht das auch Siemens-Technik aus Erlangen und Krefeld, denn zum Einsatz zwischen der spanischen Hauptstadt und dem Zentrum Kataloniens kommen überwiegend die dort entwickelten und gebauten Züge des Typs Velaro E, eine Weiterentwicklung des deutschen ICE 3. Herkömmliche Züge benötigten über sechs Stunden. Spanien arbeitet mit Hochdruck am Ausbau seines Hochgeschwindigkeitsnetzes. Seit 2001 hat Siemens in diesem Bereich Aufträge im Wert von über 1,1 Milliarden Euro aus Spanien erhalten. „Bei der Premierenfahrt waren wir übrigens acht Minuten schneller als der Fahrplan verlangt", freut sich Jürgen Model, Projektleiter bei Siemens Mobility, über einen gelungenen Startschuss. An den Standorten Erlangen und Krefeld waren bisher über 450 Mitarbeiter an dem Projekt beteiligt.



Foto: Oehler

Zehn Jahre fährt der Rodelblitz mittlerweile und wird immer beliebter, vor allem bei den Eisenbahnfans, denn für 22 Euro pro Person beziehungsweise 43 Euro für Familien gibt es fast fünf Stunden Nostalgie pur. Der Zug verkehrt zwischen Eisenach, Oberhof und Arnstadt; dort kann die Fahrt mit einem Besuch im Bahnbetriebswerk verbunden werden. Infos gibt es auch im Internet unter www.bahnnostalgie-thueringen.de.



Foto: Piplack

Die Railion-Werbelok 189065 „Tulpe" hatte am 9. Februar 2008 in Oberhausen-Osterfeld-Süd Personalwechsel. Am Haken hatte sie einen Zug, den sie eben aus Hagen-Vorhalle geholt hatte. Ihr Ziel waren naheliegenderweise die Niederlande.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann einen von 25 O-Bussen von Wilkinson gewinnen.





Fotos: Stadler

Am Bahnhof Dorosan, der 2005 unter anderen vom US-Präsidenten George W. Bush eingeweiht wurde, ist man auf den Tag X schon vorbereitet. Aber noch enden die wenigen täglichen Personenzüge in diesem futuristischen Bahnhofsgebäude und lediglich ein Güterzug pro Tag fährt weiter nach Norden in eine gemeinsame Industriezone, die das geteilte Land dort betreibt und die man ebenfalls von der Grenze entlang des legendären 38. Breitengrades aus erkennen kann. Zu den olympischen Spielen 2008 sollen angeblich Züge nach Peking rollen. Wir wollen von Ihnen wissen, in welchem Land der moderne Bahnhof liegt?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2008 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 25 Wilkinson-O-Busgarnituren inklusive Titamium-Nassrasierer verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Heizkessel-Wagen und Fleischmann“. Gewonnen haben: N-Wagen: Krummbein, Klaus, 04155 Leipzig; H0-Wagen: T. Keller, 75417 Mühlacker; je eine DVD haben gewonnen: Petersdotter, Rolf, 24211 Preetz; Glaser, Axel, 99326 Singen; Schils, Matthias, 14913 Hohenseefeld; Sondergaard, Willy, DK-2620 Albertslund; Böhmer, Reinhard, 07549 Gera; Geppert, Ronny, 09648 Altmittweida; Jakob, Bernd, 07926 Gefell; Meyer, Brigitte, 49448 Marl; Steup, Thorsten; 58762 Altena; Müller, Hubert, 37671 Höxter; Schiller, Andreas, 90427 Nürnberg; Kowatschew, Kosta, CH-8055 Zürich; Brand, Harald, 01307 Dresden; Badura, Georg, 58706 Menden; Glöckner, Ernst, 65439 Flörsheim; Noack, Gerhard, 12623 Berlin; Engelke, Ortwin, 68535 Edingen, Guth, Reinhard, 72160 Horb a. N.; Meusel, Christoph, 17493 Greifswald; Lippert, Tilo, 13057 Berlin; Krijgsman, C., NL-9663 CZ Nieuwe Pekela.

DRESDEN

Letzter Sommer für 89 6009?

Die seit 1953 mit einem Schlepptender ausgerüstete frühere preußische T3, 89 6009, wird bislang von der IG Bw Dresden-Altstadt e.V. betriebsfähig gehalten. Am 22. August 2008 läuft jedoch die Kesselfrist ab, zur Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit erwarten die Vereinsmitglieder, dass umfangreiche Arbeiten notwendig sein werden. Dafür freut sich der Verein über Spenden (www.igbwdresdenaltstadt.de). Um mit der Lok noch einmal Einsätze auf verschiedenen Strecken zu erleben, haben die Sonderzugveranstaltungen Chemnitz (www.zugparty.de) eine dreitägige Fahrt in Mittelsachsen geplant, bei der zwei historische Reisezugwagen den Personenzug bilden. Zwischen 11. und 13. April 2008 kann bei genügender Teilnehmerzahl 89 6009 noch einmal zeigen, was ihn ihr steckt.



Foto: Klaus Habermann

89 6009 unter Feuer und Dampf in ihrer Heimatdienststelle.

SACHSEN

Touri-Shuttle

An allen Februar-Wochenenden verkehrten auf der sonst vom Personenverkehr nicht mehr genutzten Zellwaldbahn zwischen Nossen und Freiberg Sonderzüge, die Winterurlauber in die Region um Holzhau brachten. Ab Freiberg können die regulären Züge der Freiberger Eisenbahn-Gesellschaft genutzt werden. Am ersten Wochenende (2./3. Februar) wurde der Zug aus zwei ehemaligen DR-Wagen gebildet, die von der 112 708 der RISS (Regio-Infra-Service-Sachsen) gezogen wurden. An den übrigen Wochenenden übernahmen Regio-Shuttle der Chemnitzer City-Bahn die Beförderung.



Foto: Oehler

Der eigenwillige Zug erreicht am 3. Februar gleich Großvoigtsberg.

MANFRED KANTEL (1948 BIS 2008)

Der V 200.1-Experte ist abgetreten

● Die Nachricht traf ein wie ein Donnerschlag: Urplötzlich verstarb am 13. Februar 2008 der bekannte Oberhausener Lokführer Manfred „Manni" Kantel nach kurzer schwerer Krankheit. Mit dem Eisenbahn-Urgestein Manni Kantel verliert der MODELLEISENBAHNER einen guten Freund und Ratgeber und alle, die ihn kannten, verlieren einen Freund und Charakterkopf. Sein (Un-)Ruhestand währte nur drei viel zu kurze Jahre, nachdem am 25. Januar 2005 für ihn Schluss war beim großen Bahnkonzern. 41 Jahre gehörte er zur DB und DB AG und fuhr 32 Jahre auf den verschiedensten Führerständen. Nach der abgeschlossenen Maschinenschlosser-Lehre im AW Duisburg-Wedau begann 1973 seine Lokführerlaufbahn zunächst noch als Dampflokheizer und, als es mit dem Dampf zu Ende war, galt seine Leidenschaft den Motoren Rudolf Diesels – am liebsten, wenn zwei Selbstzünder-Triebwerke in einer Lok ihre Leistung entfalteten wie in der Baureihe 221. Mit der V 200.1 hoffte er, eines Tages in den Ruhestand zu gehen. Bei der DB ist es ihm nicht gelungen, nachdem diese ihre Loks, die der Verschrottung entgingen, 1989 nach Griechenland verscherbelte. Aus den Augen verloren hat er die stolzen 221 danach nie, war dabei, als es darum ging, erst die Leistungsfähigkeit der Lok auch unter hellenischen Bedingungen zu demonstieren, und später, als es galt, die griechischen Kollegen profund einzuweisen. Ebenso war er zur Stelle, als es der damaligen Prignitzer Eisenbahn (PEG) gelang, in einer spektakulären Rücküberführung 20 Lokomotiven im Sommer 2002 aus Griechenland wieder nach Deutschland zu holen. Auf sein Urteil legte man auch in Putlitz und später in Neustrelitz großen Wert und er war dort immer wieder gern gesehener Gast und Ratgeber. Eine Reise nach Nordkorea im Dezember 2003 erweckte im Ruhrgebiets-Urgestein Kantel noch eine späte Leidenschaft für Asien und die dortige Eisenbahn. Ein ZDF-Fernsehteam benötigte damals einen Eisenbahnexperten, der diesem in dem abgeschotteten Land mit Rat und Tat zur Seite stehen sollte. Der Aufenthalt im Land der Kims sollte nicht sein letzter Asien-Trip bleiben. Seitdem zog es ihn vor allem nach China. Nur wenige Tage vor seinem Tod kam er gerade aus China zurück. Wer ihn kannte, wird sich stets an seinen unvergesslichen Bass, sein lebhaftes Erzählen und seinen großartigen Humor erinnern. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie. Zu seinem Andenken bittet die Familie um Spenden auf das Konto des Fördervereins der Kinderklinik Duisburg, Kontonummer: 220 000 160, Bankleitzahl: 350 500 00, Stichwort: „M. Kantel".

Foto: Grünebaum



Die V 200.1 war Manni Kantels Lok. Er kannte die Baureihe aus dem Eff-Eff und war stets gefragter Berater, wenn ein privates EVU eine der Maschinen in Betrieb nahm.

Foto: Haucke



Nach seiner letzten Fahrt als Lokführer der DB AG sollte für Manni Kantel ein neuer, ruhigerer Lebensabschnitt beginnen.

SCHWEIZ

Seltene Gäste

● Eine interessante Komposition war am 31. Januar 2008 auf der Strecke Bern – Neuenburg zwischen Kerzers und Müntschemir zu beobachten. Im Auftrag von Alstom, Belfort, führte dort die Winterthurer Firma „Prose AG, Measuring & Testing" Lärmmessfahrten durch. Der Kurzpendelzug bestand aus der SNCF-Fret-Diesellok 475060, dem Zwischenwagen B5085 2034776-8 und der Veolia-Prima-Lok E37508. Zwischen Kerzers und Müntschemir ist ein spezielles, 150 Meter langes Gleisstück mit Betonschwellen eingebaut, welches alle Kriterien für Lärmmessungen erfüllt. Zudem ist im dortigen Landwirtschaftsgebiet mit relativ wenig störenden Umweltgeräuschen zu rechnen und der Regelbetrieb erlaubt ein problemloses Einschleusen der Messfahrten zwischen den beiden Bahnhöfen. Die Firma Prose ist zertifiziert zur Ausstellung von europäischen TSI-CR-Lärmzertifikaten.

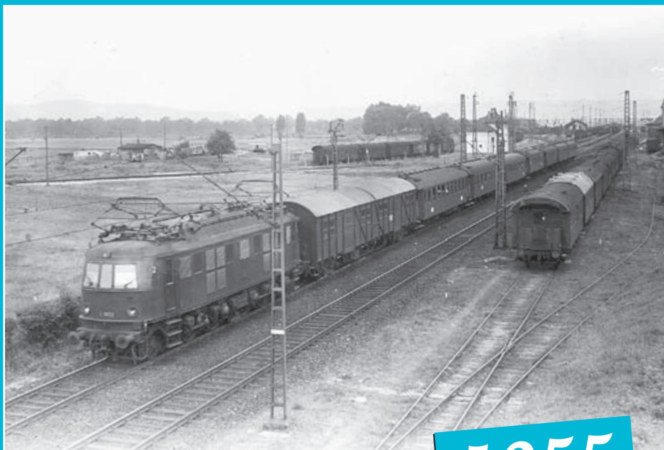
Foto: Armin Schmutz



SNCF-Fret-Diesellok 475060, Zwischenwagen B5085 2034776-8 und die Veolia-Prima-Lok E37508 durchfahren die Messstelle von Müntschemir nach Kerzers am 31. Januar 2008.

Bahnwelt Aktuell

Zeitreise


Foto: Bellingrodt, Slg. Schumacher

1955

E 19 02 war Meister Bellingrodt stets einen Fingerdruck auf den Auslöser wert.

Neumarkt

Die Oberpfalz war in den vergangenen Jahrzehnten unter den sieben bayerischen Regierungsbezirken stets einer der wirtschaftlich problematischsten: Zonenrandgebiet, abhängig von der Holz- oder der energie- und handarbeitsintensiven Glas- und Porzellanindustrie. Beides ist im (östlichen) Ausland billiger. Das galt nie ganz so für die knapp 40 000 Einwohner zählende Stadt Neumarkt am westlichen Rand der Oberpfalz. Ein Grund für die Sonderstellung dort ist auch die strategisch günstige Lage auf der Achse Nürnberg – Regensburg. Bevor es die Autobahn A 3 gab, war die Eisenbahn (KBS 880) die wichtigste Verkehrsader zwischen den beiden bayerischen Metropolen. Knapp 37 Kilometer südöstlich von Nürnberg, Hauptstadt von Mittelfranken, liegt Neumarkt, noch 64 Kilometer vom Zentrum der Oberpfalz, Regensburg, entfernt. Die Bedeutung der Strecke zeigt sich schon daran, dass sie bereits ab 1894 zweigleisig ausgebaut und auch schon 1950, kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, elektrifiziert wurde. Die Lage an der Direttissima über Passau in Richtung Österreich und vor allem auch in Richtung der neuen EU-Mitgliedsländer ist für das knapp 900-jährige Neumarkt in Zukunft sicher nicht von Nachteil. Im Nahverkehr werden die Oberpfälzer in naher Zukunft, voraussichtlich ab 2010, von der Einbindung in das Nürnberger S-Bahn-System profitieren. Anders sieht es aus mit der unscheinbaren Abzweigung, die links in der Bildmitte veschwindet. Es handelt sich um die frühere Sulztalbahn nach Beilngries und Dietfurt, die 1888 (Beilngries) beziehungsweise 1909 (Dietfurt) eröffnet wurde und deren Charakteristikum es war, einen Großteil des Weges parallel zum ersten Rhein-Main-Donau-Kanal, der allerdings noch Ludwig-Donau-Main-Kanal hieß, zu verlaufen.


Foto: Schumacher

2008

Seit dem Fahrplanwechsel verbinden Neigetechnik-ICE Frankfurt und Wien. Ihr Weg führt sie auch durch Neumarkt.


Foto: Piplack

Den hauseigenen Grasfrosch-Look wählte die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH (BEG) für ihre 220 053. Den Neulack spritzte die Westfälische Lokomotiv-Fabrik Karl Reuschling aus Hattingen auf das Blechkleid der V 200. Ein großer Schriftzug auf der Lokseite wirbt jetzt auch für das private AW Reuschling.

NORDAMERKIA

Gewinne für Güterbahnen

Die Gütereisenbahnen in Kanada und den USA haben 2007 Gewinne mit zum Teil zweistelligen Zuwachsraten eingestrichen. Allerdings profitieren sie dabei von Kapazitätsengpässen und konnten höhere Preise durchsetzen. Bei der beförderten Menge gab es ein leichtes Minus. Der Branchenprimus, Union Pacific (UP; Omaha, Nebraska), verbuchte einen Gewinn von 1,86 Miliarden US-$, ein Plus von 16 Prozent, gefolgt von Burlington Northern Santa Fe (BNSF; Fort Worth, Texas) mit 1,83 Milliarden-US-$. Die CSX Corporation (Jacksonville, Florida) profitierte ebenso wie die Norfolk Southern Corporation (Norfolk, Virginia) deutlich davon, höhere Preise nehmen zu können, denn ihre Transportvolumen gingen um drei und fünf Prozent zurück, während die Gewinne leicht über denen des Vorjahres lagen. Die kleinste unter den „Big Five", Canadian Pacific Railway, durfte sich mit 946 Millionen-US-$ über einen Gewinnzuwachs von 19 Prozent freuen. Die Zahl der Wagenladungen sank insgesamt um 2,5 Prozent, die Zahl der Trailer und Container um ein Prozent.



Foto: Molle

Am Samstag, 2. Februar 2008, fuhr die 52 4867 mit einem Sonderzug aus Frankfurt von Meiningen nach Arnstadt und zurück (über Schmalkalden). Der Drei-Wagen-Zug war für die Dampflok trotz mächtiger Rauchfahne bei Gräfenroda kein ernstzunehmendes Problem.

BAHNINDUSTRIE

Erster Flirt für Algerien

● 64 elektrische S-Bahnzüge vom Typ Flirt bestellte die Algerische Staatsbahn (SNTF) bei Stadler Bussnang. Der erste Flirt wurde am 6. Februar von Bussnang nach Basel-St. Johann überführt. Zwei weitere folgten, um zwischen Basel und der Station St. Johann unter der 25 kV-Leitung Typentests und Optimierungsfahrten durchzuführen. Die vierteiligen Triebzüge bieten 828 (!) Stehplätze und nur 136 Sitzplätze in der zweiten Klasse. Um das große Passagieraufkommen in Algier zu bewältigen, können bis vier Flirt gekuppelt werden und so auf einmal über 3850 Passagiere transportieren. Für den raschen Fahrgastwechsel ist jeder Zug mit acht Türen pro Seite versehen. Die Maximalgeschwindigkeit beträgt 120 km/h. Das elektrische System ist für 25 kV/50 Hz ausgelegt. Deshalb müssen die Fahrzeuge von Bussnang nach St. Johann geschleppt werden. Am 6. Februar 2008 wurde die Überführung von Widmer Rail Services Personal AG (WRS) organisiert, welche als Fuhrunternehmen Railion Schweiz (ex. Brunner Rail Services BRS) wählte.

Foto: Armin schmutz



Railion-185142 „Edelweiss“ zieht den ersten Flirt RBe 541101 für Algerien in der Nähe von Full am 6. Februar 2008.

BAHNWELT AKTUELL

SCHWEIZ

Versuchsbemalung

● Große Augen unter den Eisenbahnfreunden gab es mit dem Auftauchen der neu bemalten Re 460 016. Sie wurde am 11. Februar 2008 aus dem SBB-Industriewerk Yverdon entlassen und verkehrte anschließend mit einem EWIV-Interregio-Pendelzug zwischen Genf und Brig. Es ist nicht so, dass nun die ganze Re 460-Flotte im „Wellenanstrich" daher kommen wird. Vielmehr handelt es sich um eine Versuchsbemalung, damit ein grafischer Vorschlag Eins zu Eins beurteilt werden konnte. Obschon die Lok recht poppig und gefällig aussieht, passt der wellenförmige Farbverlauf irgendwie nicht ganz zum Farbschema der Wagen.



Foto: Armin Schmutz

EWIV-Interregio mit Lok 460 016 passiert das Schloss Chillon am Genfersee am 13. Februar 2008.

SEEHAFEN KIEL

Kooperation mit Railion und Lokpool



Foto: Krause

MaK-DE 2700-06 (ex. NSB-Di 6.666) aus dem Vossloh-Lokpool trägt das Logo der Seehafen Kiel (Kiel, 23. Februar 2008).

● Die Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (SK) gewann gemeinsam mit Railion die Ausschreibung für den Rangierdienst in der Shell-Raffinerie in Hemmingstedt sowie die Abwicklung der Verkehre nach Brunsbüttel. Der Vertrag trat zum Jahreswechsel in Kraft und läuft über drei Jahre. SK ist für die Abwicklung des Rangierdienstes auf dem Gelände der Raffinerie verantwortlich, der Transport von und nach Brunsbüttel erfolgt durch Railion. Werktäglich sind bis 60 Kesselwagen zu rangieren und fünf Kesselwagen-Züge zu befördern. SK verfügt über 60 Kilometer eigenes Schienennetz, den Rangierbahnhof Kiel-Meimersdorf und Terminals für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) im Kieler Ostuferhafen und am Norwegenkai. Die Kooperation versetzt SK in die Lage, das Leistungsspektrum im gesamten norddeutschen Raum zu erweitern. Die Zahl der Mitarbeiter wurde bereits von 15 auf 25 aufgestockt. In diesem Jahr wird SK zwei neue Mittelführerstand-Loks beschaffen, im Moment verfügt man über fünf eigene Loks mit einem Leistungsspektrum von 128 bis 3500 PS. SK bereitet derzeit als neues Geschäftsfeld die Beteiligung an einem Lok-Pool vor. Zur Finanzierung des Projekts gebe es Gespräche mit einem Hamburger Investmenthaus, um ähnlich dem Vorbild aus der Schifffahrt Loks über Fonds zu finanzieren.

TOP und FLOP



TOP: Mammut-Kraft für Rübelandbahn

Die Harzer Schmalspurbahn GmbH (HSB) bereitet die Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der vor zwei Jahren stilgelegten Rübelandbahn vor: Am Ostersonntag, 23. März, soll ein Reisezug zwischen Blankenburg und Rübeland pendeln. HSB-Geschäftsführer Jörg Bauer will mit kleinen Schritten anfangen und das Angebot zunächst auf ausgewählte Wochenenden beschränken. Derweil will Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre „verstärkt über den Erhalt bedeutender technischer Leistungen" reden: Für die Modernisierung der Elektroversorgung stellt er 500 000 Euro in Aussicht. Und: In der Wiederinbetriebnahme der 95 6676 „Mammut" sieht Daehre „kein unüberwindliches Hindernis"!



FLOP: Thüringen neben der Spur

In Thüringen soll es einen „zeitlich begrenzten Pilotversuch mit einer Tonnage-Obergrenze von 40 Tonnen und einer Gesamtlänge von 25,25 Metern" (aus Pressemeldung Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr) bei Straßenfahrzeugen geben. Dabei handelt es sich um einen Zulieferverkehr, der auch per Bahn bewältigt werden könnte. Die deutschen Verkehrsminister hatten sich mehrheitlich gegen die so genannten „Gigaliner" (bis 60 Tonnen und 25 Meter Länge) entschieden; der 40-Tonnen-„Longliner" wäre ein Gigaliner durch die Hintertür.



Foto: Hajt

Mit der Plandampfaktion „Dampfpilze am Rhein" (täglich zwei Kalkzugumläufe zwischen Flandersbach und Niederaußem) beging die Neusser Eisenbahn das fünfjährige Bestehen der Fusion von Neusser und Düsseldorfer Hafen. 52 8154 mit DGS 89742 Flandersbach – Kraftwerk Niederaußem passiert am 18. Februar 2008 Kapellen-Wevelinghoven.

DBAG

Ausfall ICE-Züge

● Im Zeitraum vom 10. Januar bis 3. Februar 2008 fielen die ICE 70/71 (Basel – Hamburg und zurück) sowie ICE 592/595 (Berlin – München und zurück) aus und wurden durch IC-Züge ersetzt. Die Ersatzzüge bestanden aus zwölf IC-Wagen, inklusive Bord-Bistro. Sie wurden durch zwei Triebfahrzeuge der spurtstarken Baureihe 120 im Sandwich befördert, wodurch mögliche Verspätungen infolge der geringeren Höchstgeschwindigkeit in Grenzen gehalten werden sollten. Ursache für den Ersatzverkehr war eine außergewöhnlich hohe Ausfallrate der ICE 1-Triebzüge, einschließlich der im Redesign-Umbau befindlichen Einheiten.

Am 24. Januar 2008 beförderten ZDF-Werbelok 120 151 und 120 135 den IC 2871 Hamburg – Basel über die Riedbahn bei Groß Gerau.



Foto: Mike Heger



Foto: Rupsch

Die DBAG-Tochter „DB Rentability" sucht nach Einsparmöglichkeiten im alltäglichen Betrieb. Darunter fallen auch Versuche zum Einsatz preiswerterer Betriebsstoffe. Dafür wurden jüngst die MTU-Motoren eines VT 612 des Franken-Sachsen-Expresses für den Schwerölbetrieb umgerüstet. Das günstige Schweröl schließt jedoch den Einsatz moderner Rußpartikelfilter aus. Seit einiger Zeit laufen deshalb Feinstaubmessungen wie in Chemnitz (Bild), um die Fahrgast- und Umweltbelastungen quantifizieren zu können. Die Messungen zwischen Nürnberg und Dresden sollen noch bis zum 1. April dauern, abschließende Ergebnisse schnellstmöglich vorliegen.

Blick nach Osten: Einen tristen Wintermorgen wählte der wohl zur Sicherungsgruppe gehörende Fotograf Mitte der 80er-Jahre.

Foto: Seraphin



Blick vom noch immer besetzten Fahrdienstleiter-Stellwerk: Ohne Halt eilt am 10. September 2006 der Vierländer-Express gen Westen.

Deutsch-deutsche (Schienen-)Geschichte: Der ehemalige Grenzbahnhof Gutenfürst dämmert an der Strecke Leipzig – Hof vor sich hin. Noch aber sind die mahnenden Spuren der Teilung nicht gänzlich getilgt. →



Foto: Deutsch-deutsches Museum Mödlareuth

Gutenfürst: Vom Grenzbahnhof zum Bedarfs-Haltepunkt

SPERRBEZIRK



Zu Gast an alter Wirkungsstätte: Reichsbahner Uwe Richter tat viele Jahre Dienst in Gutenfürst, ab 1986 als Fahrdienstleiter.



Foto: Wollny

Die Scheinwerfer werden immer weniger an den Flutlichtmasten: Taghell erleuchteten sie früher nachts das gesamte GÜST-Areal.



Foto: Wollny

Auf Knopfdruck habe ich den Triebwagenführer der zur Arriva-Gruppe gehörenden Vogtlandbahn veranlasst, hier zu halten: Gutenfürst ist nur noch Bedarfs-Haltepunkt an der Strecke Hof – Leipzig und bis auf die Regio-Sprinter und gelegentlichen Desiros dieser Privatbahn hält hier niemand mehr.

Ich bin der einzige Fahrgast, der hier aussteigt. Kein Reisender wartet auf den Zustieg. Außer dem Grummeln des Diesels ist kein Laut zu vernehmen. Gespenstische Stille senkt sich über den Bahnhof, kaum ist der Regio-Sprinter gen Plauen weitergezogen. Ein kalter Windstoß fegt über den Bahnsteig, streicht an den verwaisten Gebäuden entlang und lässt mich trotz wärmender Sonnenstrahlen frösteln.

In gewisser Weise, kommt mir in den Sinn, ist es ein Treppenwitz der Geschichte, dass ich ausgerechnet hier im Dreiländereck dreier Freistaaten, Bayern, Sachsen und Thüringen, nur wenige Kilometer vom Freistaaten-Stein entfernt, dem genauen Gegenteil auf der Spur bin.

Just hier, wo ich jetzt völlig unbehelligt mit meiner Kamera herumstiefeln kann, meine Warnweste mich weithin erkennbar werden lässt, wäre das vor wenig mehr als 18 Jahren undenkbar gewesen.

GÜST Gutenfürst, Grenzübergangsstelle: Endstation Sehnsucht, unerreichbar, weil weitläufiger Sperrbezirk und ohnehin selbst für Reichsbahner nur mit Sonderausweis zu betreten, seit Ende der 70er-Jahre hermetisch abgeriegelte Hochsicherheitszone, durchlässig nur für Interzonen- und Güterzüge, nachts taghell er-

„Wir sind stets gefechtsbereit" gegenüber dem Feind „in Gestalt der Bundeswehr..., den wir nicht aus dem Visier verlieren dürfen."



Foto: NVA, Slg. FA



Gutenfürst 1997: Die konvertierte DBAG-Ludmilla durchfährt mit einem Interregio am Haken ohne Aufenthalt den verwaisten Bf.

September 1991: Die Reichsbahn bestimmt noch das bis auf die fehlenden Staatsorgane weithin unveränderte Bild der Ex-GÜST.



Foto: Wollny

leuchtet, so dass selbst eine Maus nicht unentdeckt blieb.

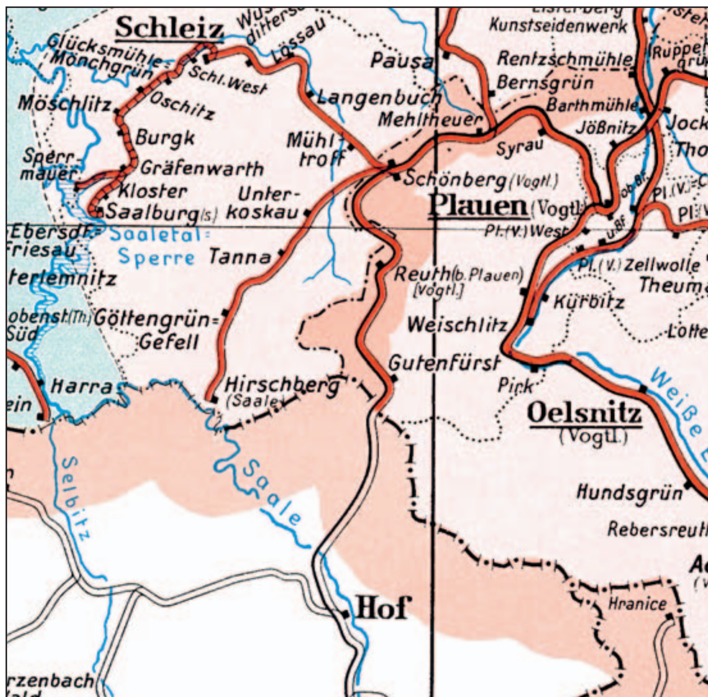
Ich erinnere mich: Gutenfürst war ringsum besser bewacht als mancher Staatsschatz. Und die Soldaten der Grenzkompanie Gutenfürst des Grenzregiments „Ernst Grube“, deren Aufgabe die Absicherung der Staatsgrenze, der Fünf-Kilometer- und 500-Meter-Sperrzone war, hatten natürlich im Hinterkopf, was noch in den 80er-Jahren jedem Wehrpflichtigen schon vor Dienstantritt bei der Nationalen Volksarmee (NVA) unter der Devise „Wir sind stets gefechtsbereit“ eingeimpft wurde: „Tatsache ist, die NATO-Verschwörung gegen den Frieden hat die Kriegsgefahr beträchtlich verstärkt. Tatsache ist gleichfalls, uns steht westlich von Elbe und Werra in Gestalt der Bundes- →

Fotos (2): Haucke



September 2007: Die DB AG rauscht ziemlich geneigt an den teilweise renovierten, weitgehend ungenutzten Gebäuden vorbei.

Der Hauch der Geschichte: Menschenleer das Gelände, verwaist die Bauten der Staatsorgane



Täuschung: Die Grenze lag kaum mehr als 1000 Meter hinterm Fdl-Stellwerk.



wehr ein Feind gegenüber, den wir nicht einen Augenblick aus dem Visier verlieren dürfen."

„Fotografieren, hier? Das konnten Sie getrost vergessen!" Uwe Richter, mit dem ich mich an alter Wirkungsstätte treffe, lacht, ein wenig bitter nur. Der Reichsbahner, der noch heute bei der Bahn beschäftigt ist, tat hier in Gutenfürst lange Jahre Dienst, zunächst als Stellwerker, dann als Aufsicht und ab 1986 bis Januar 2007 als Fahrdienstleiter.

Uwe Richter stammt aus einer Eisenbahnerfamilie. Schon sein Vater, Günter Richter, gehörte ab 1965 zum Gutenfürster Reichsbahnpersonal, zunächst als Handweichenposten, dann als Rangierleiter, Aufsicht und schließlich Fahrdienstleiter auf dem noch heute besetzten Befehlsstellwerk West. Und auch dessen jüngerer Sohn Lutz trat in des Vaters Fußstapfen.

Günter Richter hat so seine eigenen Erfahrungen mit dem strikten Fotografierverbot gemacht, konnte er es doch nicht lassen, immer mal wieder einen Versuch zu wagen: „Man hat mir da manchen Film ruiniert. Das ging immer nach folgendem Muster: Die Kamera wurde mir weggenommen, aufgemacht und dann hieß es, ach da ist ja gar nichts drin!"

Ja, ja, die Staatsorgane, genauer die Sicherungs- und Kon-


Foto: Uwe Richter

November 1989, Ullitz: Sechs Stunden nach Öffnung der Grenze an der B 173 sind nicht nur Gutenfürster unterwegs.


Foto: Slg. Uwe Richter

Ausnahmezustand in Hof am 1. und 5. Oktober 1989, als die Botschafts-Züge aus Prag via Gutenfürst eintreffen.

Luftaufklärung West: Der bayerischen Grenzpolizei ist diese Aufnahme der GÜST Gutenfürst im Zustand ab 1978 zu verdanken.

Diese Luftaufnahme aus den 70er-Jahren zeigt die Lage der Grenzbefestigungen an der Strecke vor dem GÜST-Neubau.



Fotos (3): Deutsch-deutsches Museum Mödlareuth

trollorgane: Sie bestanden in Gutenfürst wie an anderen Grenzübergangsstellen aus der NVA-Grenztruppe, der Pass- und Kontrolleinheit (PKE) des MInisteriums für Staatssicherheit (MfS) und der Zollkontrolle des Grenzzollamts (Zoll). Neben der Grenzkompanie gab es als Sondereinheit einen so genannten Sicherungszug von 24 Mann zur Absicherung des gesamten Bahnhofsgeländes, das im Osten bis zur Brücke der Grobauer Straße reichte. Nicht zu vergessen das so genannte Grenzsicherheitsaktiv. Es bestand aus Freiwilligen der Gemeinde Gutenfürst und zählte 16 Mitglieder.

Irgendwie wirkt die jetzige Menschenleere nicht minder bedrückend als die damalige Präsenz geballter Staatsmacht.

„Sie hätten mal Anfang Oktober 1989 hiersein müssen", unterbricht Uwe Richter meinen Gedankengang und fährt fort: „Da kamen die Flüchtlingszüge aus der Prager Botschaft und beim zweiten Schwung vier Tage später war hier die Hölle los mit Scharfschützen auf den Dächern, überall Kontrollorganen, der reine Belagerungszustand!" →



Deutsch-deutsche Begegnung an der außerhalb der Sperranlagen liegenden Direktionsgrenze am Kilometerstein 151,699.

Sperrzone im Sperrgebiet: NVA-Sondereinheit zur Absicherung des Bahnhofsgeländes

Foto: Uwe Richter



16. März 1991: Der D309 als Bundesbahn-Garnitur mit 218 205-3 passiert aus Richtung Plauen das Stellwerk Ost und den noch stehenden Wachturm.



Doch das ist eine ganz spezielle Geschichte, die zu erzählen, wir uns für ein andermal aufsparen!

Denn eigentlich wollen wir doch etwas über den Alltag eines Reichsbahners auf dem Grenzbahnhof Gutenfürst erfahren, auf einer Vogtländer Grenzstation mit langer Tradition, die in die Länderbahnzeit der Königreiche Sachsen und Bayern zurückreicht.

Uwe Richter schmunzelt: „Alles in allem sind es eigentlich gute Erinnerungen, schließlich waren es nur zwei Kilometer bis zur Arbeit auf einem sauberen Stellwerk mit Technik, die funktioniert." Sagt's, hält einen Augenblick bedauernd inne, denn Ende Januar 2007 musste er seinen angestammten Arbeitsplatz räumen und schiebt nun, etliche Kilometer von seinem Wohnsitz in Grobau entfernt, im thüringischen Ebersdorf-Friesau Dienst: „Ohne Personenverkehr, da sagen sich Fuchs und Hase gute Nacht!"

Das zumindest wäre zu GÜST-Zeiten in Gutenfürst undenkbar gewesen. Heute wäre ich mir da nicht so sicher, obgleich der Durchgangsverkehr von meist noch mit Ludmilla bespannten Güterzügen und Reisezügen, lokbespannt mit 218 nur noch ein Zugpaar täglich, durchaus beachtlich ist.

„Die Personen- oder besser Reisezüge standen hier 20 bis 30 Minuten", lenkt Uwe Richter meine Aufmerksamkeit in die DDR-Vergangenheit und fährt fort: „Die sind hier kontrolliert worden, der Zoll hat während der Passkontrolle seine Durchsuchungen gemacht mit Hund unterm Zug und im Zug die Toiletten, die Lampenabdeckungen und sonst alles durchsucht, hat mit Leitern und Spiegeln in allen Hohlräumen nachgeschaut."

Aber gehen wir doch zunächst einmal zurück ins Jahr 1981: „Angefangen habe ich hier als Stellwerker, mich dann weiterqualifiziert als Aufsicht", blickt Uwe Richter zurück und erläutert seinen Alltag anno 1983: „In Gutenfürst musste die Aufsicht mit Rangierarbeiten ausführen, also zum Beispiel bei Güterzügen Schadwagen aus-

Fotos (2): Deutsch-deutsches Museum Mödlareuth



Diese Aufnahme der westlichen Luftaufklärung zeigt Gutenfürst im Zustand vor den umfangreichen Neubauten der Jahre 1975 bis 78.

Die Ludmilla im Blick: Mitte der 80er-Jahre verlässt die 132 mit einem Ganzzug den Grenzbahnhof. Die Aufnahme wurde aus dem Stellwerk Ost gemacht.

setzen oder Waggons mit verrutschter Ladung aufs Reguliergleis aussetzen und nachreguliert beim nächsten Zug wieder zusetzen und zwischendurch musste man als Aufsicht wieder mal vor, um Personenzüge abfahren zu lassen oder den Einfahrten zuzustimmen."

Was bedeutet das genau?

Der 48-Jährige erklärt: „Der Fahrdienstleiter stellt die Einfahrt ein, die Aufsicht stimmt zu und erst dann hat der Stellwerker das Signal freizugeben."

Das klingt normal. Aber Gutenfürst war ja nicht irgendein Bahnhof, sondern Grenzübergangsstelle. →

Foto: Wollny



Juni 2005: 218 311-9 passiert mit typischer Silberling-Garnitur in Verkehrsrot das noch besetzte Stellwerk Ost in der Einfahrtkurve.

Aufsicht-Alltag: Schadwagen aussetzen, Abfahrauftrag geben, Einfahrt zustimmen


Letzte Reste des zwei Meter hohen inneren Sperrzauns erobert allmählich die Natur zurück. Uwe Richter hat nichts dagegen.

Richter kann im Nachhinein lachen: „Die GÜST war bewacht wie Fort Knox, war rundherum mit Streckmetallsicherungszäunen befestigt und die normale Bevölkerung aus dem Dorf und der Umgebung kam gar nicht erst in den Bahnhof rein. Nur Reisende gen Westen durften mit Sondergenehmigung in Gutenfürst zusteigen."

Das war nicht immer so. Erst mit Beginn der Einrichtung Gutenfürsts als Hochsicherheitszone innerhalb des Sperrbezirks wurde 1975 das so genannte Gleis 6, hinter der Osteinfahrt vom Freiladegleis abzweigend, für den Binnenverkehr gebaut, mit einem kurzen Bahnsteig für die hier haltenden Leichttriebwagen, die Ferkeltaxen, ausgestattet und am 8. Oktober für den Betrieb freigegeben.

Reste des inneren, zwei Meter hohen Schutzzauns finden sich übrigens heute noch in unmittelbarer Nachbarschaft des Fahrdienstleiter-Stellwerks. Fragt sich nur, wer da vor wem geschützt werden sollte?

„Es gab schon absonderliche Situationen", räumt Uwe Richter ein, der ansonsten stets bemüht war, das Ganze aus dem Blickwinkel des pflichtbewussten Reichsbahners zu betrachten. „Ich erinnere mich, dass wir einmal Besuch von der Stasi, getarnt als Passkontrolle, bekamen und da wollte man meinem Vater beibringen, er solle doch seinem Schwiegervater begreiflich machen, dass er nicht mehr in den Westen fahren soll." Als Druckmittel, weiß Richter noch, wurde angeführt, dass sonst während einer Westreise „wir nicht auf dem Bahnhof Gutenfürst bleiben dürften." Das allerdings erwies sich als wirkungslos, denn, Uwe Richter lacht verhalten, „bei uns war ja fast die ganze Familie, der Vater, der Bruder, zwei meiner Schwestern, zwei Onkel, zwei Tanten, auf dem Bahnhof und wenn wir alle weggemusst hätten, wäre der Betrieb zum Erliegen gekommen." Fortan ließ man die Richters denn auch in Ruhe.

Apropos Bahnhof, das letzte Wort vor der Zugabfahrt hatte doch wohl der Bahnhofskommandant oder?


Foto: Wollny


Foto: Uwe Richter

Binnenverkehr: Für die Bewohner Gutenfürsts wurde außerhalb der inneren Sicherheitszone eigens das Gleis 6 mit Bahnsteig gebaut.


Foto: Schneeberger, Slg. Albrecht

22 030 wartet am 25. Juli 1964 vorm Hofer Ringlokschuppen auf die Rückleistung via Gutenfürst. In Hof fanden die Lokwechsel statt.

September 1991: Als 132 629-7 mit fast stilreiner Wagengarnitur das Stellwerk passiert, steht der Sicherheitszaun noch weitgehend.

Fotos (2): Haucke



Reichsbahn pur: An der technischen Ausstattung des heute noch besetzten Fahrdienstleiter-Stellwerks Gutenfürst hat sich kaum etwas geändert.

„Stimmt", bestätigt Uwe Richter, „der Fahrdienstleiter konnte die Züge erst abfahren lassen, nachdem er die Zustimmung vom Diensthabenden der Grenztruppen bekommen hatte, der an der Ausfahrt mit einer Schlüsselsperre beteiligt war."

Und was wäre im Falle eines Durchbruchversuchs geschehen?

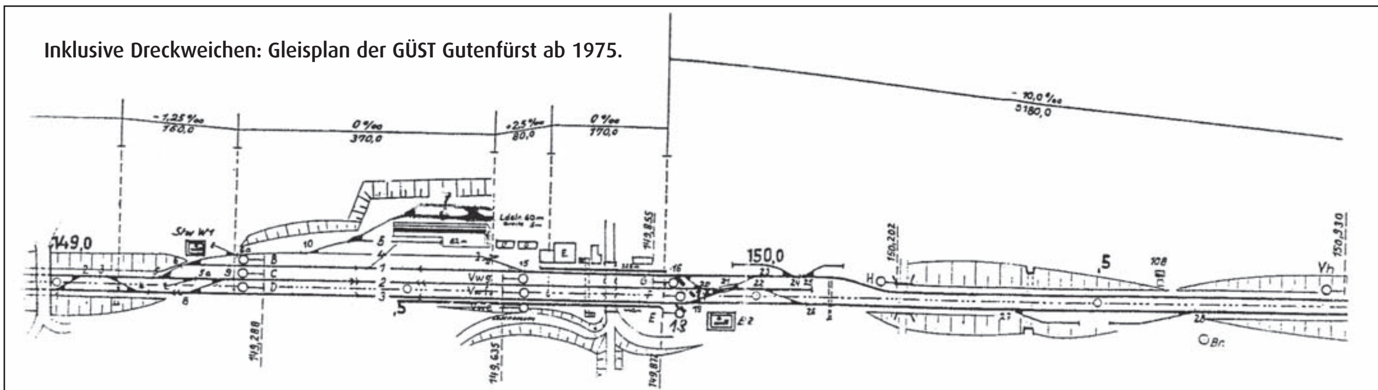
„Also, wir hatten auf jedem Bahnhofsgleis unmittelbar nach den Ausfahrsignalen Weichen, die auf den Dreck führten, die bei Einfahrten gerade standen, die wir aber direkt nach →

Foto: Wollny

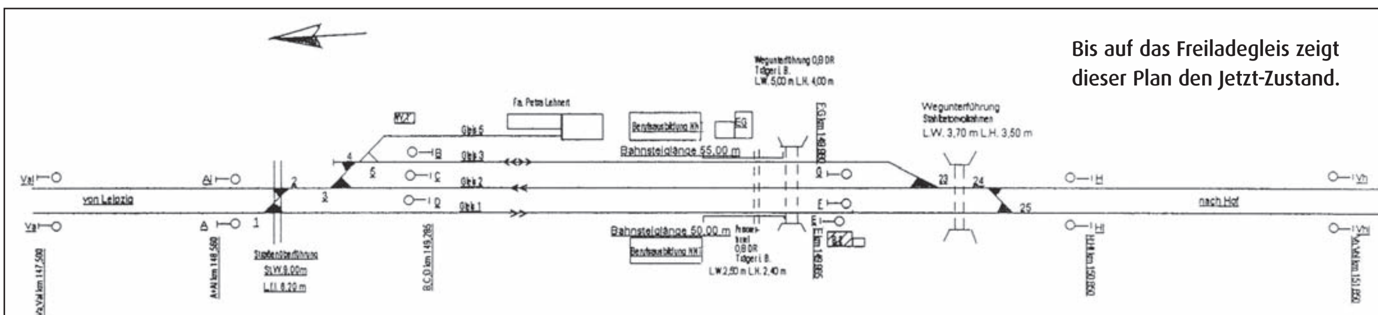


August 2000: Als 234 354-4 mit ihrer bunten Wagengarnitur das Stellwerk passiert, ist links vom Sperrzaun nichts mehr zu sehen.

Zur Fluchtverhinderung: Auf jedem Gleis Weichen, „die auf den Dreck führten"



Inklusive Dreckweichen: Gleisplan der GÜST Gutenfürst ab 1975.



Bis auf das Freiladegleis zeigt dieser Plan den Jetzt-Zustand.

Gleispläne: Slg. Uwe Richter

Halt eines Zuges auf den Dreck stellen mussten." Uwe Richter ergänzt: „Und das, obwohl noch eine doppelte Sicherung vorhanden war, denn zirka 200 Meter außerhalb des Bahnhofs waren auf jedem Gleis, in jede Richtung nochmals Weichen auf den Prellbock."

Auch an Zweiwegefahrzeuge war gedacht: „Es waren Gleisfallen eingebaut, Metallstachel, die die Reifen zerstochen hätten", erinnert sich Uwe Richter aber an keinen Fall eines solchen Fluchtversuchs, wohl aber an den jenes Mannes, der versucht hatte, mit dem D-Zug Warschau – München, auf einem Drehgestell liegend, in den Westen zu entkommen, „und das im Winter bei Minusgraden". Die Flucht endete in Gutenfürst.

Die Ära der Dampflokomotiven, als Reichenbacher 22 mit Interzonenzügen bis nach Hof fuhren, hat Uwe Richter nicht mehr in Gutenfürst erlebt. Diese Zeit kennt er nur aus Erzählungen und verschwommenen Kindheitserinnerungen vom Block Grobau.

Anders sein Vater: Günter Richter erinnert sich noch gut, hat die Schlussphase, als der Stern der 22 anno 1966 schnell zu sinken begann, persönlich miterlebt. „Die 22 vor den Reisezügen, Jumbos vor den Güterzügen", schwärmt der heute 71-Jährige fast ein wenig.

Lokwechselbahnhof war grundsätzlich Hof, wäre auch nicht anders gegangen: „Wir hatten ja noch nicht mal einen Wasserkran", weiß Günter Richter noch und erinnert sich auch, dass die Hofer „meist mit einer 50 die Güterzüge hochbrachten und hier sogar rangiert haben, obwohl sie das eigentlich nicht durften."

Die Dampfloks verschwanden bis auf seltene 01.5. Fortan bestimmten V 180 (118), 130, 131 und alsbald 132 das Bild und ab 1978 der 16 Millionen Mark teure Um- und Neubau der GÜST.

Nicht nur die Wachtürme sind seit 1994 verschwunden. Was bleibt? Flutlichtmasten, die Erinnerung und die Gespenster der Vergangenheit!

Karlheinz Haucke



Foto: Dr. Rolf Brüning

Die Reichenbacher 22 036 überquert am 20. August 1959 mit D145 den Saale-Viadukt bei Unterkotzau Richtung Heimat.

Demnächst ist eine der bekanntesten italienischen E-Lok-Baureihen auch in Deutschland zu bewundern.

Italienische Momente

Am 28. März 1985 hat E636.097 bei Brennerbad den D285 am Haken.

Foto: Petrovitsch

Das Museumsprojekt „Rundhaus Europa" im Bahnpark Augsburg wächst. Nach der Schweiz, Frankreich, Slowenien, Österreich, Luxemburg und Rumänien wird nun auch Italien eine Botschafter-Lok in die Fuggerstadt entsenden. Die Wahl fiel auf die E636.147, die bisher im Depot Milano Smistamento hinterstellt war.

Von den E-Loks der Baureihe E636 wurden insgesamt 469 Stück hergestellt. Damit stellte diese im Florentiner Konstruktionsbüro der italienenischen Staatsbahnen FS in den Jahren 1937/38 entworfene Baureihe lange eine der bedeutendsten Vertreterinnen im FS-Fuhrpark dar. Kennzeichnend für die E636 waren der geteilte Lokkasten und die Achsfolge Bo'Bo'Bo'. Von 1940 bis 1942 entstanden die Seriennummern 001 bis 108. Nach Kriegsende gab die FS zwischen 1952 und 1962 mangels neuer Entwürfe weitere E636 (109 bis 469) in Auftrag. Sie waren in beinahe allen Teilen Italiens anzutreffen und kamen vor den meisten Zuggattungen zum Einsatz.

E636.147, die 1955 von Breda gebaut wurde, war einer Vielzahl von Betriebsstellen zugeteilt, bevor sie im Jahr 2002 ihre Karriere in Messina auf Sizilien beendete.

2005 war sie eigentlich zur Verschrottung vorgesehen, wurde jedoch bis zu einer endgültigen Entscheidung vorübergehend als Denkmal aufgestellt. Im März 2006 haben Freiwillige der Gruppe „Livree Storiche" sich im Hinblick auf einen Tag der offenen Tür an die Reinigung und museale Aufarbeitung der Maschine nach Originalplänen gemacht. Es konnten auch die typischen Schutzgitter, die früher an den Frontscheiben befestigt waren, wiederbeschafft werden.

Den Transport der Maschine von Mailand über Verona, Bozen und den Brenner bis nach Augsburg wird „Lokomotion" übernehmen. Für das in München ansässige Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) war es geradezu Ehrensache, sich beim Transport der italienischen Botschafterin zu engagieren, hat man sich doch als erstes privates EVU seit Oktober 2001 auf den Verkehr zwischen München und Verona spezialisiert.

Markus Hehl/al

Technische Daten der E636.147

Stromsystem	3000 Volt Gleichstrom
Spurweite:	1435 mm
Hersteller:	Breda
Baujahr:	1955
Länge über Puffer:	18250 mm
Gewicht:	101 Tonnen
Höchstgeschwindigkeit:	110 km/h
Dauerleistung:	1890 kW
Eigentümer und Leihgeber:	Italienische Staatsbahn, Rom
Patenschaft:	Steuerberater Hielscher & Besser, Augsburg

Fotos (4): Hehl



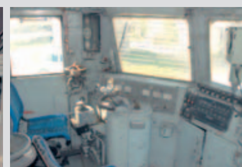
Italienischer Charme: Handgepinselte Anschriften an der E636.



In Smistamento freut man sich, dass E636.147 erhalten bleibt.



Widerstände im Innenraum der Gleichstromlokomotive.



Ein Blick in den durchaus geräumigen Führerstand.

Zur Begrüßung ein Bahnparkfest

Die Botschafter-Lokomotive Italiens wird im Bahnpark an der Firnhaber Straße am Sonntag, 27. April 2008, von 11 bis 17 Uhr mit einem großen Fest begrüßt. Informationen unter: www.bahnpark-augsburg.de.

Die Eurofima-Wagen sind in die Jahre gekommen. Statt zu Meilensteinen der Überwindung europäischer Grenzen, wurden sie zu Erprobungsträgern für neue Farbschemata.

500 Wagen für Europa

Teil 2

Nachdem die Prototypen hinreichend getestet waren, kristallisierte sich der Serienentwurf für die zu beschaffenden Eurofima-Wagen heraus, der technischen Notwendigkeiten aber auch wirtschaftspolitischen Sachzwängen untergeordnet war.

Die vorbereitende Fachgruppe hatte den Bedarf der beteiligten Bahnen an einheitlichen neuen Fernverkehrswagen in ihrem Abschlußbericht auf 1000 bis 1500 Stück geschätzt. De facto aber wurden nur genau jene 500 Wagen bei Eurofima in Auftrag gegeben, zu deren Abnahme sich die Verwaltungen mit Abschluss des Entwicklungsvertrages verpflichteten. Der Preis für einen Eurofima-Wagen stieg inzwischen von anfänglich 600000 auf 750000 Schweizer Franken.

Die Serienfertigung von 295 A- und 205 B-Wagen wurde innerhalb der Arbeitsgemeinschaft nach Maßgabe des jeweiligen Auftragsvolumens der nationalen Bahn verteilt. Eine Bündelung erfolgte nur bei der Herstellung der Drehgestelle, die auch für DB und ÖBB von Fiat aus Savigliano geliefert wurden und in der Konzentration der 1.-Klasse-Wagen für ÖBB und FS auf Jenbach. Nach innerösterreichischen Spielregeln traten die Jenbacher Werke überdies mehr als die Hälfte ihres Auftrages an die Simmering-Graz-Pauker AG (SGP) ab.

Nur ÖBB, FS und SNCB blieben bei der endgültigen Bestellung dem anfänglich bezeugten, primären Zweck der Sammelbestellung treu, einheitliches klimatisiertes Wagenmaterial zur Führung gemischtklassiger Qualitätszüge zu beschaffen. Ihre Aufträge verteilten sich dementsprechend etwa im Verhältnis drei zu eins zwischen Zweite- und Erste-Klasse-Wagen (ÖBB: 25 A, 75 B; FS: 30 A, 70 B; SNCB: 20 A, 60 B). Die SBB hatten zunächst eine Bestellabsicht von sechs A und 14 B publiziert, diese jedoch im letzten Moment zu 20 A abgewandelt.

DB und SNCF nutzten die Eurofima-Gemeinschaftsentwicklung letztlich nur dazu, je 100 moderne 1.-Klasse-Abteilwagen fertigen zu lassen. Die





Alle 100 Avmz^{207}, auch 61 80 19-90555, für die DB wurden zu Zeiten der 1.-Klasse-IC in TEE-Lackierung abgeliefert. Ab 1983 wechselte die Schürze von Grauschwarz zur Kastenfarbe.



Ab 1987 zeigten die IC-Wagen ein orientrotes Fensterband mit pinkfarbenem Begleitstreifen in Kombination mit Lichtgrau. Ein druckertüchtigter, umgebauter Eurofima-Avmz^{107} steht 1991 in Innsbruck Hbf.



Für den über die Neubaustrecke geführten FD Königsee wurden 1989 zwei Garnituren in IR-Farben aus druckertüchtigten IC-Wagen gebildet, darunter Avmz^{107} 61 80 19-90534.



Nur ein Jahr lang fuhr der erste, aus nicht druckertüchtigten Eurofima-Avmz umgebaute Lufthansa-Airport-Express zwischen Stuttgart Hbf und Frankfurt Flughafen. Im Juli 1990 steht die Garnitur in Stuttgart.



Ohne dunkles Fensterband wirkt das verschmutzungsanfällige Farbschema á la ICE unausgeglichen. Ein druckertüchtigter Eurofima-Avmz^{107} des IC 119 erreicht Innsbruck 2007.

Avmz^{207} für die DB wurden zwischen 2. März 1977 und 2. Juni 1978 abgeliefert. Während die SNCF auf nationaler Ebene vergleichbare klimatisierte 2.-Klasse-Wagen in großer Zahl im Corail-Programm bauen ließ, bildeten bei der DB ab 1979 rasch aufgemotzte Altbauwagen Typ UIC-X Bm^{235} den B-Teil der IC-Züge. Klimatisierte 2.-Klasse-Wagen für 200 km/h wurden zunächst nur mit Großraum beschafft (Bpm^{291}), erst die Bvmz^{185} von 1988 wiesen einen Abteilcharakter auf.

Eurofima-Z1 – was nun?

Eine angestrebte gemeinsame Anschlussbestellung zur ersten Eurofima-500-Wagen-Tranche kam nicht zustande. ÖBB, SBB und FS ließen vielmehr unabhängig voneinander den Wagentyp von der nationalen Industrie nachbauen, teils auch mit erheblichen Abwandlungen bis hin zu Halbgepäckwagen (ÖBB) oder Liegewagen (SBB). Die ÖBB beschafften insgesamt 165 „austrifizierte" Nachbauwagen Z 1 (105 Bmz, 45 ABmz und 15 Amz), bei denen SGP-Drehgestelle, Friedmann-Klimaanlage und eine Siemens-Energieversorgung entsprechende Zulieferprodukte der Eurofima-Serie ersetzten, dazu kamen 105 B-Z 2 und BD, D sowie WR.

Die erste Serie von 55 Bmoz 21-70 wurde bei SGP parallel zur Fertigung der Eurofima-Wagen angefangen und erhielt bei sonstiger Typengleichheit Drehfalttüren. Als Zulieferungen zum Eurofima-Auftrag in Verzug gerieten, stellte SGP den ersten Wagen der österreichischen Nachbauserie Ende November 1976 noch vor dem ersten Eurofima-Wagen fertig! Die späteren Nachbauwagen erhielten dann Schwenkschiebetüren, alle Z 1 und Z 2 der ÖBB waren im reinorangenen Anstrich C 1 gehalten. Als 1987 für den EC „Romulus" erstmals Wagen auf 200 km/h Lauffähigkeit (für Direttissima Florenz – Rom) nachzurüsten waren, →



Kurzlebig war das gefällige Fernverkehrs-Farbschema Verkehrsrot/Lichtgrau von 1997: Ab 2001 wurden alle Wagen in ICE-Farben überspritzt: Der EC 12 mit zwei Avmz^{107} hinter dem höchstinteressanten Lokomotivpärchen passiert St. Jodok am 23. Juni 2001.



Z1 mit Drehfalttüren! Die ÖBB ließen parallel zu den teuren Eurofima-B bei SGP 55 fast typengleiche Wagen mit anderen Drehgestellen, Türen und E-/Klimaanlagen bauen.



„Koalitionswagen" hießen scherzhaft die Z1 und Z2 in dem vom ÖBB-Designer Valousek kreierten Farbschema „Komfort 1", blutorange/umbragrau: Der Eurofima-Bmz 61 81 21-71052 in Innsbruck, 1987.



Das allgegenwärtige Blutorange wurde ab 1990 in allen ÖBB-Farbschemata vom kräftigeren Verkehrsrot abgelöst. Verkehrsroter Amz 19-91108 aus ÖBB-Nachbau 1990 in Lienz.

kamen zunächst solche der Nachbauserie mit Drehfalttüren und SGP-Drehgestellen an die Reihe, die geringere technische Probleme machten als die originalen Eurofima-Wagen mit Fiat-Drehgestellen und labilen Schiebetüren.

Zum Verständnis der zwölfstelligen Wagennummern nach UIC 438.1

Beispiel: DB -Avmz[108.1] 73 80 19-90199-x (Z1 durckertüchtigt 200 km/h)

- **1. + 2.** Stelle: Austauschregime (und evtl.: Spurwechselmöglichkeit)
- **3. + 4.** Stelle: Bahnverwaltung (bzw. neu: Land der Registrierung)
- **5. + 6.** Stelle: Betriebsmerkmale (Klassenzuweisung und Abteilanzahl)
- **7. + 8.** Stelle: Technische Merkmale (v_{max} und Heizspannungen)
- **9. bis 11.** Stelle: Ordnungsnummer
- **12.** Stelle: Selbstkontrollziffer

Kennzahlen für Austauschregime:

- **50:** Inlands-Reisezugwagen, unklimatisiert oder klimatisiert (evtl. bilaterale Auslandszulassung laut Konventionsanschrift)
- **51:** RIC-Wagen, nicht klimatisiert (Standard-Austauschverfahren)
- **60:** Klimatisierter Wagen, jedoch nicht für kommerziellen Regeleinsatz
- **61:** RIC-Reisezugwagen, klimatisiert (Sonder-Austauschverfahren)
- **70:** Inlands-Reisezugwagen, klimatisiert und druckertüchtigt (seit 1989)
- **73:** RIC-Reisezugwagen, klimatisiert und druckertüchtigt (seit 1989)

Kennzahlen für Bahnverwaltung:

- **80:** Deutschland – DB
- **83:** Italien – FS
- **87:** Frankreich – SNCF
- **81:** Österreich – ÖBB
- **85:** Schweiz – SBB
- **88:** Belgien – SNCB

Kennzahlen für Betriebsmerkmale:

- **18:** 1.-Klasse-Sitzwagen mit acht Abteilen
- **19:** 1.-Klasse-Sitzwagen mit neun Abteilen
- **21:** 2.-Klasse-Sitzwagen mit elf Abteilen
- **28:** 2.-Klasse-Sitzwagen mit acht Abteilen
- **30:** AB-Wagen mit zehn Abteilen
- **50:** 2.-Klasse-Liegewagen mit zehn Abteilen
- **84:** Sitzwagen mit Sonderflächen
- **89:** Wagen für Sonderzwecke (z. B. Salon)
- **99:** Bahndienstwagen in Reisezugbauart

Kennzahlen für technische Merkmale:

- **70** oder **71:** v_{max} 141 bis 160 km/h, für alle vier RIC-Spannungen
- **73** oder **75:** v_{max} 141 bis 160 km/h, nur für Heizspannung 1000 V/AC
- **90** oder **91:** v_{max} über 160 km/h, für alle vier RIC-Spannungen
- **94** oder **95:** v_{max} über 160 km/h, nur für Heizspannung 1000 V/AC
- **99:** v_{max} über 160 km/h, autonome Energieversorgung

Die SBB ließen nach den Eurofima-Plänen 1979 bei der heimischen Industrie (die 20 Eurofima-A für die SBB waren in Belgien gebaut worden) 20 Liegewagen mit Fiat-Drehgestellen nachbauen. Ansonsten beschafften die SBB typenähnliche Großraumwagen: 30 reihenbestuhlte Bpm in Eurofima-Farbe 1980 (zur Ausmusterung anstehend) und 1990 70 Eurocity-Wagen Apm und Bpm.

Der Wechsel zu gemischtklassigen IC im Jahr 1984 brachte in Italien einen massiven Nachholbedarf, der mit der Bestellung von 545 Zweite-Klasse-Wagen der Normierung UIC-Z 1985 behoben wurde. Dieser nationale Fortbau unterscheidet sich nur in Details vom Eurofima-Typ: Die Schwenkschiebetüren weisen kleinere Fenster und Druckknopfbedienung auf, die Fensterrahmen wirken kräftiger und die Sickung des Daches reicht bis zum Rand. Ein weiteres Nachbauprogramm UIC-Z 1993 brachte die Gesamtzahl der FS-Wagen Z1 des Eurofima-Typs bis 2002 auf 834 B und 130 A. Dazu kommen typenverwandt noch 80 behindertengerechte Großraumwagen sowie 34 Steuerwagen.

Eine Frage der Farbe

Die letzte Entscheidung im Eurofima-Beschaffungsprozess betraf die Lackierung: Die Generaldirektoren der beteiligten Bahnen entschieden höchstpersönlich in einer Sitzung am 25. März 1975 zugunsten des Farbschemas C1 „für alle Wagen, die in internationale Züge einheitlicher Zusammenstellung eingereiht werden sollten." Diese Öffnungsklausel erlaubte es der SCNF, nur acht Wagen für den Benelux-Verkehr (zusammen mit zehn nationalen A4B6u, 35 B10tu und 11 B6D) in Reinorange zu halten, die übrigen dagegen in „Corail-Farben". Die DB interpretierte die „einheitliche Zugzusammenstellung" für ihren Bestellanteil von 100 A-Wagen überhaupt als Farbgebung à la TEE.

Nur ÖBB, FS und SNCB konnten gemischtklassige internationale Umläufe einheitlichen Eurofima-Designs abdecken, Erste-Klasse-Wagen der SBB ergänzten sich mit solchen Zugstämmen. Diese vier Bahnen hielten am internationalen Farbschema C1 auch für nationale Nachfolgeserien fest, übernahmen es aber auch für anderweitiges RIC-Wagenmaterial geringeren Qualitätsstandards. Die SBB etwa ließen 1977 sogleich 40 unklimatisierte RIC-Abteilwagen Bm 21-70 aus der laufenden Fertigung in Reinorange lackieren.

Reinorange? Im Prinzip ja, aber jeder darf, wie er will

In den 1980er-Jahren war vor allen das Bild der ÖBB von Orange geprägt: Blutorangene Loks bespannten vielfach einheitlich reinorangene Wagensätze. Durch die nationalen Nachbauserien waren bis 1982 zu den 100 Eurofima-Wagen weitere 165 Z1 und 130 Z2 gleichen Typenbilds und selber Farbgebung getreten, dazu kamen noch ebenso lackierte RIC-Wagen aus älteren Baujahren. In Summe waren es etwa 450 auslandsfähige Waggons



„Upgrading" nennen die ÖBB Farbwechsel und Umbauten am Z1-Altbestand: Aus Eurofima-Amz 19-71 werden Ampz 18-71 mit Businessabteilen und Großraum (Innsbruck Hbf, 2007)



Bei den italienischen FS hielt sich der orangene Eurofima-Anstrich bis Ende der 1990er-Jahre bis zur Umlackierung auf XMPR („biancoverde"): Ein Eurofima-B-Wagen der FS erreicht 1991 Luxemburg.



Die Zweite-Klasse-Nachbauserie der FS im GC-Anstrich zeigt gegenüber ursprünglichen Eurofima-Wagen Türen mit kleineren Fenstern, dickere Fensterrahmen und Dachsicken bis zum Rand.



Ab 1997 führten die FS das weiß-grüne XMPR-Schema ein: Am Ende eines inhomogen zusammengesetzten EC läuft 1997 ein umgestylter originaler Eurofima-A zum Brenner.



Die anfänglich C1-orangenen 20 Eurofima-A der SBB wurden farblich den Grautönen der ab 1990 beschafften 70 Eurocity-Großraumwagen Apm/Bpm 10/20-90200 angeglichen (Innsbruck 1994).



Die SBB gaben bei der Schweizer Industrie 1978 20 klimatisierte Liegewagen in der Bauform der Eurofima-B mit Fiat-Drehgestellen in Auftrag: Bcm 61 85 50-70100 in Zürich HB, 1996.

im Eurofima-Schema C1, mehr als die Zahl reinorangener Wagen bei FS, SNCB und SBB zusammen.

Reinorange war im Aufbruch der 1970er-Jahre eine Zeitgeist-Trendfarbe. Nach einem Jahrzehnt begann die verwaltungsübergreifende orangene Einheitlichkeit zu zerbröckeln: Die SBB tendierten neu zu Grau- und Weißtönen à la Corail. Bei den ÖBB wurde die Diskrepanz der Orange-Töne zwischen Loks und Wagen behoben: Mit dem neuen Anstrichschema „Komfort 1" für Z 1- und Z 2-Wagen in Blutorange mit umbragrauem Fensterband gaben sich die ÖBB ein unverwechselbares Erscheinungsbild, das vier Jahre später mit der Modifikation zum kräftigeren Verkehrsrot für Loks und Wagen seine Vollendung fand.

Als „Upgrading" benennen die ÖBB den 2002 eingeleiteten Wechsel des Anstrichschemas für alle Z 1-Wagen auf zwei hellgraue Töne in Verbindung mit einem roten Dach. Gleichzeitig werden relativ viele der bald 30 Jahre alten Wagen noch mit dem „200 km/h-Paket" nachgerüstet, das heißt, sie erhalten Schlingerdämpfer, kräftigere Türblätter und Fensterscheiben und ein geschlossenes WC-System. Die originalen 25 Amz der Eurofima-Lieferung wandelten sich zu Ampz, geänderter Inneneinrichtung mit Businessabteilen und einem Großraum mit Reihenbestuhlung, deren Positionierung keinerlei Rücksicht auf die Fensterteilung des vormaligen Abteilwagens nimmt. Die Sinnhaftigkeit der Umbauaktionen wird dadurch relativiert, dass eine geänderte ÖBB-Spitze inzwischen 659 Neubauwagen für 2008 bis 2014 bestellt hat.

In Italien behielten die ursprünglichen Eurofima-Wagen bis in die 1990er-Jahre orangenen Lack, während sich die vielen 100 gleichartigen nationalen Nachbauwagen in Grautönen präsentierten. Die FS besaßen aus ihrer Rapido-Tradition 319 klimatisierte A-Wagen, die als TEE- und „Gran Confort"-Wagen (siehe MEB 3/2007) Vorläufer der Z-Generation waren und diese im Komfort deutlich übertrafen (acht statt neun Abteile bei gleicher Wagenlänge). Passend zu diesen Wagen erhielten die für die gemischtklassigen IC im Programm UIC-Z 1985 beschafften B-Wagen bis zur Nummer 542 deren Anstrichschema in Schiefergrau und Elfenbein, aber mit blauen statt roten Zierstreifen. Nach dem Zwischenspiel eines FS-Farbschemas mit zwei Grautönen und gelben Absetzlinien („bigrigio") wurden zwischen 1997 und 2005 alle Wagen dem einheitlichen, Weiß-Grün („biancoverde") dominierten Erscheinungsbild XMPR angepasst – übrigens nicht umlackiert, sondern mit Folien überklebt! Kaum erreicht, durchbricht FS-Trenitalia die ge- →

Stammbaum der DB-Serienwagen aus der Eurofima-Bestellung

Avmz[207] 61 80 19-90 501 bis 600 (bis Juni 1978: 19-705xx, v_{max} 160 km/h)
- ***1990:*** Wagen 596, 597, 598, 600; LH-Airport-Express I (Avmz[206] 60 80 84-955xx)
- ***1995:*** Wagen 596, 597, 598; Touristikzug I (Bvmkz[856] 61 80 84-90900 bis 902)
- ***1996:*** Wagen 600 (LH); Rückbau in Normalversion (Avmz[207] 61 80 19-90600)
- ***1987 bis 1991:*** Umbau im AW Oppum, Druckertüchtigung bei 71 Wagen (Umbezeichnung, Endziffern beibehalten, in Avmz[107] 73 80 19-907xx)
- ***1991:*** Wagen 753, 765, 766, 781; LH-Airport-Ex II (Avmz[106] 70 80 84-957xx)
- ***1996:*** Wagen 743, 754, 711; Touristik II (Bvmkz[856.1] 73 80 84-90910 bis 912)
- ***Umbezeichnung ab 2002:*** Avmz[207] (nicht druckertüchtigt); zu Avmz[108.7] 61 80 19-917xx (28 Wagen); Avmz[107] (druckertüchtigt); zu Avmz[108.1] 73 80 19-911 xx (64 Wagen)
- ***Ergänzende Großraumwagen:*** Ampz[123] (sieben Wagen, 1985), Bmpz[291/293] (547 Wagen 1978 bis 86)


Einzig bei der SNCB hielt sich das orangene Eurofima-Schema bis ins neue Jahrtausend: 1999 waren noch 15 A und 25 B so lackiert wie 61 88 19-70603 in Luxemburg 1991.


Drei belgische Eurofima-Anstriche im EC „Vauban“ in Domodossola 1999: Am Schluss silbergraues „Memling“-Design von 1993, davor I6 im neuen weißen Einheitsschema und Großraumwagen à la Eurofima.

Fotos: Helmut Petrovitsch


92 französische Eurofima-A9u VSE haben ihr Corail-Design, wie der Kurswagen Paris – Wien des Orient-Expresses in Salzburg 1991, über gut 20 Jahre unverändert bewahrt.

wonnene corporate identity: Unter dem Arbeitstitel „Revamping 901" (901 steht für 900 Wagen + 1 Prototyp) werden seit 2006 Gran-Confort- und Z1-Abteilwagen zu Großraumwagen unter Beibehaltung der Sitzgruppenabstände umgebaut. Das umgebaute Wagenmaterial zeigt Grau- und Weiß-Töne mit roten Farbtrennlinien, von denen eine geschwungen verläuft. Es wird damit die neugeschaffene Zuggattung „Eurostar City Italia" gebildet, die teils lokbespannt, teils mit beidseitigen Triebköpfen E 414.1, ex. ETR 500, fährt (MEB 2/2008).

Der DB-Fernverkehr wählte 1987 Orientrot-Pink statt TEE und Beige-Türkis. Die 30 Jahre alten Eurofima-Wagen stellen bis heute immer noch die jüngste Type von freizügig verwendbaren Erste-Klasse-Abteilwagen bei der DB AG dar. Die DB deckte ab 1987 ihren Bedarf an 398 druckertüchtigten Reisezugwagen, abgesehen von der damals laufenden Neulieferung an Bvmz^{185}, durch Umbau vorhandenen Wagenmaterials, darunter auch 71 der 100 Eurofima-Avmz^{207} (neben 35 Apmz^{122}, sieben Apmz^{123}, 102 Bpmz$^{291/293}$ und 43 WRbumz^{129}). Wagen aus der Eurofima-Serie wurden auch für den Lufthansa-Airport-Express I und II und die Touristikzüge herangezogen. Vier drucktüchtigte Avmz^{107} trugen ab 1989 Interregio-Anstrich für den Einsatz im FD Königsee.

Fanden Änderungen bestehender Farbschemata früher im Rhythmus der ohnehin fälligen Neuanstriche bei R3-Revisionen statt, gewannen sie ausgerechnet im Zeitalter der kostenbewussten „Börsenbahn" eine neue Qualität: Willkürlich ohne erhaltungstechnische Notwendigkeit veranlassen besonders fähige Manager generelle Umfärbungsaktionen, um Vorstellungen eines uniformen Erscheinungsbildes zu erfüllen. Bei der DB AG wurden 2001 allen Ernstes sogar Wagen zu ICE-Kopien überspritzt, die erst ein Jahr zuvor noch Neulack im Fernverkehrsschema 1997 Verkehrsrot-Lichtgrau erhielten.

Abfolge der deutschen Farbschemata

- ***TEE 1977:*** (alle Serienwagen Avmz^{207} 61 80 19-90501 bis 600 ab Lieferung) Beige (RAL 1001)/Bordeauxrot (RAL 3004) (ab 1983 inkl. Schürzen)
- ***IC 1987:*** Orientrot (RAL 3031)/Pastellviolett (RAL 4009)/Lichtgrau (RAL 7035)
- ***IR 1989:*** (Wg. 61 80 19-90518, 521, 533, 534 für FD „Königsee" via NBS) Fernblau (RAL 5023)/Pastellblau (RAL 5024)/Lichtgrau
- ***LH 1990:*** (Lufthansa-Airport-Express I und II, Wg. 596 bis 598, 600; 753, 765, 766, 781) Lichtgrau/Melonengelb (RAL 1028)/Graubraun (RAL 8019)
- ***TZ (Touristikzug) 1995:*** (TZ I: Wagen Nr. 596 bis 598, TZ II 1996: Wg. 711, 743, 754) Saphirblau (RAL 5003), diverse Dekormalerei mit Wolkenhimmel
- ***FV (Fernverkehr) 1997 inklusive DB AutoZug:*** Verkehrsrot (RAL 3020)/Lichtgrau
- ***R&T (Reise und Touristik) 2001:*** Farbgebung à la ICE, jedoch ohne Akzentuierung des Fensterbands

Nationale Egoismen ließen die gute Idee „Eurofima“ scheitern

Die SNCF hielt für ihre Eurofima-Wagen A9u VSE (Voitures Standard Européennes) 20 Jahre lang unverändert am Corail-Schema fest. Die SNCB war die einzige Verwaltung, bei der sich das orangene C1-Farbschema bis über die Jahrtausendwende hinaus hielt. Erst 1999 begann die systematische Umlackierung der 40 in Reinorange verbliebenen Eurofima-Wagen (Typ I 6) auf Grau-Weiß mit einfachen roten und blauen Umlaufstreifen in Rahmenhöhe ohne Unterscheidung gegenüber Binnenverkehrswagen. 1993 waren für den EC 47/48 „Memling" fünf A und 20 B, Bauart I6, in silbergrauer Sonderlackierung mit roten und blauen Absetzstreifen und Dreieckelementen revidiert worden.

Von den 60 B der Eurofima-Bestellung 1977/78 waren bereits 1988/89 fünfzehn Waggons zu Liegewagen ähnlich den Nachbauwagen der SBB umgestaltet worden, in nachtblauem Anstrich mit pinkfarbigen Längs- und Schrägbanden. Die SNCB hatte das Schema C1 nicht nur auf einige ältere Buffetwagen übertragen, sondern auch auf die gesamte Serie von 95 auslandsfähigen, teils klimatisierten Großraumwagen I10 von 1987/88.

■ *Ausblick*

Die Wagen aus der Eurofima-Beschaffung haben das Alter von 30 Jahren erreicht und sind abgeschrieben, die Nachbauserien von ÖBB und SBB sind nur wenige Jahre jünger. Bei FS Trenitalia sind die letztgelieferten Wagen aus dem nationalen Fortbau des Eurofima-Typs gerade erst einmal fünf Jahre alt. Mit der Fokussierung auf den ICE wollte die DB AG den lokbespannten IC zum Auslaufmodell degradieren. Dementsprechend unterblieb jegliche Nachbeschaffung an freizügig verwendbaren Fernreisewaggons, insbesondere Erste-Klasse-Wagen. Das könnte sich demnächst ändern. Bei den ÖBB werden 67 neubestellte EC-/IC-Wendezuggarnituren „Railjet" die Eurofima-Generation ablösen.

H. Petrovitsch/al

Beschaffung einheitlicher Abteilwagen Z 1 nach UIC 567-2:

Bahnverwltg.	Sammelbest. Eurofima	nationale Nachbauten (Umbauten)
DB	100 A	(1987-91: 71 Wagen druckertüchtigt)
SNCB	20 A und 60 B	(1988/89 Umbau von 15 B in Bc)
SNCF	100 A	–
FS	30 A und 70 B	1987 bis 2002: 100 A und 764 B
ÖBB	25 A und 75 B	1976 bis 1982: 15 A, 45 AB und 105 B
		Z2 unklimatisiert: 105 B und 10 BD
SBB	20 A	1979: 20 Liegewagen Bc Typ Z1

Nicht Fisch, nicht Fleisch

Hugo Müller-Vogg: Hartmut Mehdorn. Diplomat wollte ich nie werden. Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg 2007. ISBN: 978-3-455-50047-9, 222 Seiten mit Bildteil; Preis: 17,95 Euro.



■ Egal, wie man zu ihm steht, eine schillernde und charismatische Unternehmerpersönlichkeit ist er in jedem Fall: Bahnchef Hartmut Mehdorn. Die Grundvoraussetzungen für eine gedruckte Biographie sind gegeben, erkannte auch der ehemalige Herausgeber der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, Hugo Müller-Vogg, und traf sich deshalb mehrmals zum Gespräch mit dem Boss der DB AG und vergaß nicht, das Tonband einzuschalten. Resultat ist ein über 200-seitiges Interview, das wegen seiner Form als selbsterzählte Halbbiographie mit Stichwortgeber nicht immer ein Lesevergnügen ist. Hartmut Mehdorn berichtet aus seiner Kindheit und Jugend und verrät, dass er beim Briefmarkensammeln und -sortieren entspannt. Reichlich Tratsch zu seinem Verhältnis zu diversen Politikern gehört auch dazu. Etwas mehr Ausdauer und Sachkenntnis hätte man Müller-Vogg bei mancher Frage zur Bahnpolitik gewünscht. *al*

● ***Fazit: Hartmut Mehdorn wäre eine klassische Biographie wert***

Marginalien in den Fokus gerückt

Joachim Piephans: Schienenstoß, grenznah. Impressionen marginaler Eisenbahnlandschaften. Lok-Report-Verlag, Berlin 2007. ISBN 978-3-935909-00-6, 96 Seiten, 61 Farb- und 7 Sw-Abb.; Preis: 19,80 Euro.

■ Der Untertitel ist gleichermaßen Understatement: Gewiss stehen Eisenbahnstrecken, Nebenbahnen zumal, in Tschechien, Kroatien oder Polen etwas im Schatten der Berichterstattung; doch können solche Kleinode nicht weit mehr von den Zeitenläufen erzählen, als es die gehetzten Siegesmeldungen über neue ICE, TGV und Geschwindigkeitsrekorde je vermögen? Es mag eine Frage individuellen Interesses sein. Der Autor, Pfarrer und im bayerisch-tschechischen Grenzgebiet zu Hause, weiß, worüber er schreibt, wenn er Zugreisen nach Ost- und Südosteuropa unternimmt. Nicht möglichst viele „abgehakte" Strecken, sondern die Atmosphäre und der Mensch stehen im Mittelpunkt seiner Schilderungen, die mit guten Fotos illustriert sind. Und er lässt auch andere Weltenbummler zu Wort sowie zu Bild kommen. *hb*



● ***Fazit: Nicht marginal, ein Treffer!***



Außerdem erschienen

Austria-Paradies

Matthias Wiener: ÖBB in den 70ern. EJ-Sonderausgabe 1/2008. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2008. 86 Seiten, 120 Farb-, 16 Sw-Abb.; Preis: Euro 12,50 (D).

In den 70er-Jahren galt Österreich noch als gute Adresse für Dampflok-Fans, die als Zugabe auch die eine oder andere Altbau-E-Lok serviert bekamen. Strecken, Betrieb, Fahrzeuge und neues Farbkonzept stellt der Autor in informativen Texten und sehr gut bebildert ausführlich vor.

● **Kompetenter ÖBB-Rückblick**

Werte-Barometer

Joachim Koll: Koll´s Spezialkatalog 2008, Werbemodelle und Sondermodelle Märklin 00/H0. Verlag Koll, Bad Homburg 2007. ISBN 978-3-936339-29-1, 960 Seiten, 4031 Abbildungen; Preis: Euro 38,50.

Der Unterschied macht nicht selten den Preis: Modelle als echte Werbegeschenke sind in der Regel ungleich rarer als Sondermodelle, die schon für den Sammlermarkt produziert wurden. Über 4000 vorgestellte Modelle erleichtern die Orientierung.

● **Mit Stückzahlen und Marktpreisen**

Raritäten-Kabinettstück

Neidhardt: Schmalspur-Album Sachsen, VII. Deutsche Reichsbahn 1920-1945. SOEG-Medien, Zittau 2007. ISBN 978-3-00-022768-4, 176 S., 542 Sw-Abb.; Preis: 48 Euro.



■ Es ist immer wieder beeindruckend, was da unter Führung des Redaktionsbüros Neidhardt in der Reihe der Schmalspur-Alben an historischem Bildmaterial präsentiert wird. Da macht der Band VII dieses opulenten Werks zu Sachsens Sekundär-Weg keine Ausnahme. Im Mittelpunkt stehen das Mügelner und das Wilsdruffer Netz zur Reichsbahnzeit bis Kriegsende. Über 500 Aufnahmen, darunter zahlreiche Erstveröffentlichungen, nehmen die geneigte Leserschaft mit auf eine Zeitreise der besonderen Art, begleitet durch einfühlsame, informative Texte von Helge Scholz. *hc*

● ***Fazit: Opulente Zeitreise von bleibendem Wert***

Bärige Bahngeschichte

Daniel Napp: Dr. Brumm fährt Zug. Thienemann-Verlag, Stuttgart/Wien 2008. ISBN 978-3-522-43594-9, 26 Seiten, 17 farbige Zeichnungen; Preis: 12,90 Euro.



■ Durchaus nicht selbstverständlich ist heutzutage ein Büchlein, das auf spielerische Art Kindern im Vorschul- und frühen Grundschulalter die Welt der Eisenbahn ein wenig näher bringt. Daniel Napp versteht es, mit kindgerechten Zeichnungen und auch zum Vorlesen geeigneten bildbegleitenden, einfachen Textzeilen eine die Phantasie anregende Geschichte zu erzählen. Dass deren Protagonist Dr. Brumm sich gar zu gerne als Lokomotivführer betätigt und von der Modell- flugs auf die große Eisenbahn umsteigt, Endstation Hühnerstall, dürfte Vier- bis Sechsjährigen tierisch gefallen. *hc*

● ***Fazit: Hübsches Bilderbuch, auch zum Vorlesen***

Das Stift Hohenfurth (Vyšší Brod klašter) erhebt sich über dem Tal der jungen Moldau; Güterzüge fuhren mit Dieselloks durch.



Foto: Wollny

Im Süden Tschechiens liegt die heutige Strecke 195 von Lipno nach Rybník. Die „Lokálka“ ist wie die Umgebung eine Reise wert, so Ort und Stift Hohenfurth.

Gruß aus Hohenfurt

Im Süden der Tschechischen Republik, zwischen České Budejovice (Budweis) und der Grenze zu Österreich, liegen mehrere touristische Kleinode und größere Reiseziele. Der an der oberen Moldau gelegene Stausee Lipno ist eines der bekanntesten; Städte und Städtchen wie Česky Krumlov (Krumlau), Prachatice (Prachatiz) und Budweis selbst locken Jahr für Jahr tausende Touristen aus ganz Europa.

Der Eisenbahnkenner weiß, dass die Gegend auch verkehrshistorisch von Bedeutung ist, nahm doch 1832 die Pferdeeisenbahn Budweis – Linz als erste Eisenbahnstrecke Kontinentaleuropas den Betrieb auf. Mit der Bildung der Nationalstaaten nach Auflösung der K.u.k.-Monarchie, vor allem aber im Kalten Krieg gerieten Südböhmen und seine Eisenbahnen an den Rand nicht nur der damaligen Tschechoslowakei, sondern auch der Bedeutungslosigkeit.



Repro: Slg. hb



Foto: Slg. Schumacher

Kurz nach der Eröffnung, im Jahre 1912, entstand dieses Bild beim Stift Hohenfurth mit einem der drei Siemens-E-Triebwagen.

Seit der politischen Wende 1989/90 hat sich etliches getan: Die Strecke Praha – Linz ist durchgehend elektrifiziert und wird auch mit Eurocity bedient. Etwas nördlich des tschechischen Grenzortes Horní Dvořiste, in Rybník, beginnt die 22 Kilometer lange Nebenstrecke nach Lipno (Lippnerschwebe). Es ist die einstige „Hohenfurther Elektrische Lokalbahn". Und sie hat im wahrsten Sinne des Wortes eine wechselvolle Geschichte!

Sie entstand vergleichsweise spät, wenn man sich vor Augen hält, dass um das Jahr 1900 die Eisenbahnen in Mitteleuropa bereits eine enorme Dichte aufwiesen und nicht nur mit den Hauptstrecken, sondern auch vielen Neben- und etlichen Lokalbahnstrecken das Netz der kommenden Jahrzehnte prägen sollten.

Bemühungen, die dichten Waldbestände um Hohenfurth zur Papier- und Zellstoffgewinnung mit der Eisenbahn zu erschließen, reichen bis 1886 zurück. Doch erst 1909 begann der Bau der eingleisigen Strecke, die nicht einfach im engen Tal der oberen Moldau zu errichten war: Steigungen bis 31,7 Promille und Halbmesser bis herunter auf 100 Meter mussten in Kauf genommen werden.

Erst 1909 war Baubeginn an der oberen Moldau

Der bereits erwähnte Stausee Lipno wurde angelegt und an seinem östlichen Ende ein Wasserkraftwerk errichtet. Die Tschechen, findige Ingenieure, sahen sich mit ihren österreichischen Landesherren auf der Höhe der Zeit: Sie planten und realisierten die Strecke von Anfang an für den elektrischen Betrieb. Erwähnung verdient, dass die Einfachfahrleitung mit 1280 Volt Gleichstrom gespeist wurde, waren bei der k.k.St.B. bis dato nur 500 bis 800 Volt üblich.

Drei zweiachsige Triebwagen, deren elektrischer Teil von Siemens-Schuckert und der mechanische von Ringhoffer in Prag geliefert wurden, dienten dem Personenverkehr. Der Holzabfuhr diente anfangs eine ebenfalls bei Siemens-Schuckert beschaffte zweiachsige E-Lok. Diese Fahrzeuge prägten das Bild der Strecke nach 1919 auch in der jungen Tschechoslowakei. ➔

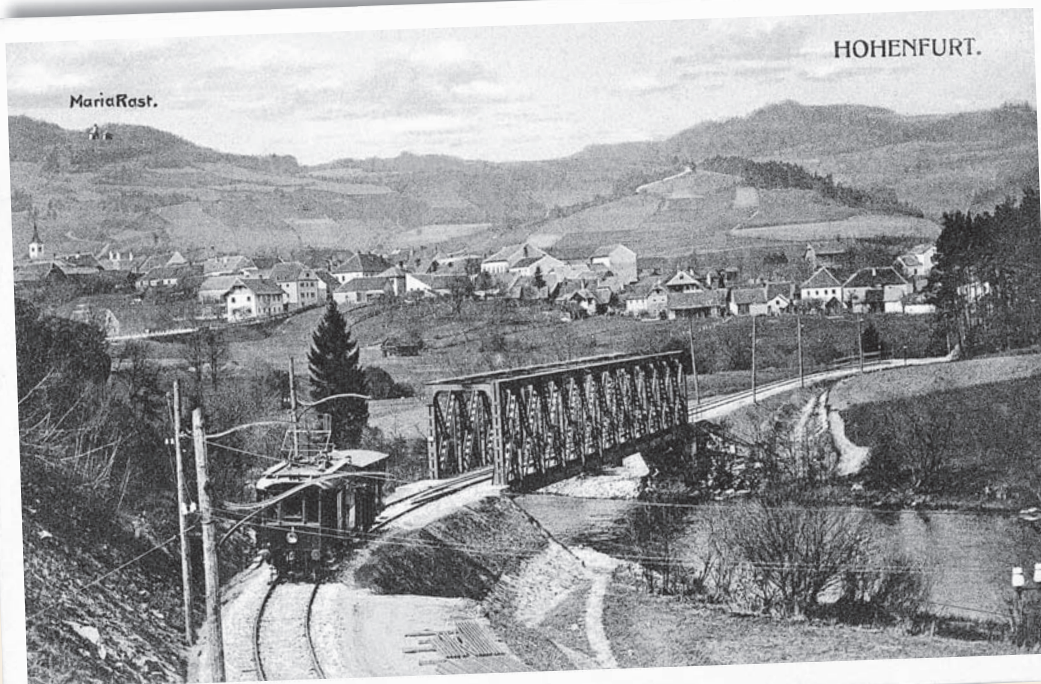


Foto: Slg. Schumacher

Diese Postkarte wurde wie jene auf der nächsten Seite 1920 von J. Seidel im nahen Krumlau aufgelegt und zeigt einen ET und die Moldaubrücke bei Hohenfurth.

Von Rybník aus, das bis 1953 Certlov hieß (deutsch: Zartlessdorf), wurde auf der Hälfte der Strecke Hohenfurth (Vyšší Brod) erreicht. Hohenfurth war seit der Mitte des 13. Jahrhunderts der Sitz eines bedeutenden Zisterzienserklosters, das selbst von der Verstaatlichungswelle Kaiser Josephs II. im ausgehenden 18. Jahrhundert verschont blieb. Erst die Kommunisten vertrieben die letzten Mönche und machten aus dem Anwesen ein Depot der Grenztruppen. Heute ist das Stift Hohenfurth wieder, was es einmal war.

Nahe der Haltestelle Hohenfurth Stift (Vyšší Brod klašter) befand sich der Betriebsmittelpunkt der einstigen Lokalbahn. Besetzung und den Zweiten Weltkrieg haben Strecke und Fahrzeuge nahezu unbeschadet überstanden. Doch im Jahre 1947 kam es im Kraftwerk Horní Mlyne zu einer



Foto: Wollny

Eine E-Lok der Reihe 210 im Mai 2006 im Bahnhof Hohenfurth; Lokomotiven dieses Typs fahren auch zwischen Tábor und Bechyne.



Foto: Slg. Schumacher

Um 1920 entstand dieses Motiv vom oberen Streckenteil; die Wälder bedeuteten Reichtum – und Rohstoff für die Papierindustrie.

Katastrophe, in deren Folge der elektrische Zugbetrieb zeitweise eingestellt werden musste. Als man die elektrischen Anlagen wieder instandsetzte, wurden diese und die Fahrzeuge an das damals in der Tschechoslowakei übliche Stromsystem mit 1500 Volt Gleichstrom angepasst. Dennoch war die 1956 elektrisch wieder in Betrieb genommene Strecke ein Inselbetrieb und die 1500-Volt-Technik nur eine Zwischenlösung.

Immerhin lieferte Skoda aus Plzeň (Pilsen) neue Lokomotiven. Eine Änderung auf 3000 Volt Gleichstrom, womit ab den 1950er-Jahren in der ČSR die bis dato mit 1500 Volt betriebenen Strecken ausgerüstet wurden, sollte in den 1970er-Jahren vorgenommen werden, doch hätte dies am elektrischen Inselbetrieb nichts geändert. So blieb die frühere Hohenfurther Lokalbahn ebenso wie die nicht weit entfernte Strecke Tábor – Bechyne unter 1500 Volt.

Wechsel-voll im Sinne des Wortes: Zweimal umgespannt

Den Reiseverkehr absolvierten eine B`B`-E-Lok und ein bis zwei Wagen. Wie bei der Tábor-Strecke wurden in der DDR gebaute Doppelstock-Einzelwagen eingesetzt.

Erst nach der Jahrtausendwende war die Zeit des Gleichstrombetriebes abgelaufen. Wieder hätten Fahrleitung und Fahrzeuge umfassend erneuert werden müssen. Bedeutsamer aber war, dass die Hauptstrecke von Budweis bis Landesgrenze mit 25 Kilovolt Wechselstrom (50 Hertz) elektrifiziert wurde. In den Jahren 2003 bis 2005 erhielt auch unsere „Lokálka" die entsprechende Ausrüstung.

Immerhin gibt es seitdem einen durchgehenden Saisoneilzug ab Tábor – mit einem merkfähigen Namen: „Yetti".

Henning Bösherz



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Sturmholz-Einsatz

Betrifft: „Barbara Pirch verkauft 221135“, Heft 3/08

Die jetzt im Besitz der Bocholter Eisenbahn-Gesellschaft befindliche Lok war am 15. Februar 2008 in Hagen Hauptbahnhof abgestellt. Tags darauf holte sie von Hemer/Westfalen Kyrill-Sturmholz ab. Bemerkenswert ist, dass das charakteristische V an der Lokfront erhalten blieb.

Rainer Bernshausen, 58089 Hagen



Foto: Bernshausen

Im neuen Farbkleid der Bocholter Eisenbahn wartet 221135-7 am 15. Februar 2008 in Hagen Hbf auf den Holz-Einsatz in Hemer.

Schotterabitur

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg“, Heft 3/2008

Schöne neue Modellbahnwelt, es geht immer vorbildgerechter zu: Die Lokomotiven bekommen Sound und ferngesteuerte Stromabnehmer, die Wagen öffnungsfähige Türen. Nur, worauf sollen diese wertvollen Modelle fahren? Will man nicht das Elite-Gleis von Tillig, wozu man das Schotterabitur und viel Platz für die Unterflurantriebe benötigt, sondern auf die Schnelle ein kompaktes Gleis verwenden, hat man schlechte Karten. Bei allen Anbietern ist das Schienenprofil unbehandeltes Neusilber. Würde man eine Modelllokomotive ohne Farbanstrich anbieten? Wenn man sich die Gleissysteme der Marktführer, Geo-Line von Roco, C-Gleise von Trix und Märklin anschaut, fallen die spielzeughaften Weichenwinkel auf. Das Trix-C-Gleis, allerdings mit vorbildgetreuer Farbgebung und schlanken Weichen einschließlich doppelter Kreuzungs- und Bogenweichen, wäre das richtige Gleissystem für die vielen schönen neuen Modelle. Ich denke, wer die teuren Modelle finanzieren kann, wird bei einem guten Gleissystem nicht sparen.

Siegfried Graßmann, 82496 Oberau

Handmustermesse

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg“, Heft 3/2008

Gespannt war ich wie jedes Jahr auf die Messeneuheiten. Leider findet man immer weniger auslieferungsreife Modelle, manche Modelle sind im letzten Jahr angekündigt worden und nun erst als Handmuster zu sehen. Deshalb wäre ich für eine Messe alle zwei Jahre mit Komplettmodellen, oder man nennt sie Handmustermesse. Es reichte, wenn ein Hersteller ein Modell herausbringt. ***Ralf Otto, 08499 Obermylau***

Moderne Traktion

Betrifft: „Der Weg zum Bahnhof“, Teil 1 und Teil 2, Heft 2 und 3/2008

Als Ergänzung der zweiteiligen Folge zu Bahnhofshinweisschildern sende ich Ihnen noch ein Exemplar der modernen Traktion. Das Schild steht in der Nähe des Museumsbahnhofs Walthersdorf im Erzgebirge.

Niels Kunick, E-Mail



Foto: Kunick

Ein Desiro stand offenbar Pate bei diesem modernen Hinweisschild.

Absurditäten

Betrifft: Schwellenleger „Päpstlicher als der Papst“, Heft 3/2008

Vielen Dank dem „Schwellenleger“, dass er uns die Augen geöffnet hat. Für den Börsengang scheint dem Noch-Staatsunternehmen DB AG jedes Mittel recht, um sich selbst von Transportaufgaben zu befreien und Mitbewerber in jeglicher Weise zu behindern, DB-Strecken zu benutzen. Aus Gründen des Nichtraucherschutzes dürfen also keine Zigaretten mehr in Güterzügen befördert werden. Vielleicht wird bald zur Suchtvorbeugung dem Warsteiner Bierzug die Fahrt verweigert. Für den Klimaschutz dürfen dann keine Autos und Autoteile, keine Mineralöle, Kohlen und Tropenhölzer, aus Umweltschutzgründen keine Chemikalien und keine Castor-Behälter mehr mit der Bahn gefahren werden. Zur Erhaltung des Weltfriedens müssen Bundeswehr und alliierte Streitkräfte ihre Panzer und Soldaten nur noch auf der Straße fahren lassen. Die Liste der Absurditäten ließe sich ins Unendliche fortsetzen. Der helle Wahnsinn tobt in den Chefetagen des so genannten Unternehmens Zukunft. Und unsere noch verantwortlichen, überbezahlten Parlamentarier schnarchen weiter. ***Klaus L. Stäck, 97199 Ochsenfurt***

MAN-Anstrich

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg“, Heft 3/2008

Bei Liliput fiel mir auf, dass es für den Karwendel-Express neue Wagen geben wird. Das abgebildete Exemplar zeigt allerdings den Anstrich der MAN-Werksaufnahmen. So sind die Wagen vermutlich nicht zum Einsatz gekommen, denn alle bekannten Betriebsfotos zeigen sie oben wesentlich heller. Zeitzeugen sind sich einig, dass die Personenwagen elfenbein-dunkelblau gestrichen waren, die Packwagen durchgehend blau. Zierleisten unter Fenstern und am Boden gaben den Wagen die besondere Note. Die Leisten waren vermutlich aus Aluminium. Genaueres lässt sich nicht sagen, denn alle Fotos waren schwarz-weiß. Raucher-/Nichtraucherschilder entsprachen der Norm. ***Siegfried Bufe, 84385 Egglham***

Winterfreuden

Betrifft: Urlaubslektüre in Andalusien/Spanien

Meine Frau und ich verbringen den Winter hier in Andalusien. Natürlich verzichten wir in dieser Zeit nicht auf den MODELLEISENBAHNER. Er ist für uns so wichtig wie die Tageszeitung oder die tägliche Tagesschau im Fernsehen. Die hiesigen deutschen Residenten sehnen immer unsere Ankunft herbei, weil wir in unserem Handgepäck kiloweise MODELLEISENBAHNER-Zeitschriften mitführen.

Heinz Balthaus, E-04740 Roquetas de Mar



www.thueringer-eisenbahnverein.de

Die Weimarer Rubrik

Das Bw Weimar hat sich zu einer Stätte der Bahnhistorie entwickelt, wovon hier berichtet wird.

■ 1991 ging der heutige Thüringer Eisenbahn-Verein e.V. aus einer AG des DMV hervor. Als Spezialist für die Sammlung und Pflege von DR-Schienenfahrzeugen der elektrischen Traktion hat sich das ehemalige Bw Weimar bundesweit einen Namen gemacht, doch nennen die Freunde auch zwei Dampfloks, Diesellokomotiven, Akku-Triebwagen und -Schleppfahrzeuge sowie einige Wagen ihr Eigen. Auf den Museumsbetrieb (März bis November, siehe auch Termine + Treffpunkte Seite 90) wird ebenso aufmerksam gemacht wie auf Sonderveranstaltungen größeren Ausmaßes. Informationen über die ausgestellten Fahrzeuge werden regelmäßig erneuert, auf den Fahrzeugseiten kann in aller Ruhe geschmökert werden. Eine Selbstdarstellung des Vereins, die Dokumentation der Ziele sowie etwas Eisenbahngeschichte vervollkommnen den positiven Eindruck, den die Homepage beim Besucher hinterlässt. Übrigens: Das nächste Bw-Fest steigt am 24. und 25. Mai!

www.adfc.de/5181_1

Rad-Geber: Unterwegs per Bahn

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) bietet eine Übersicht zur Fahrradmitnahme im Fernverkehr.

■ Während sich die Fahrradmitnahme im Nah- und Regionalverkehr verbessert hat und gar saisonale Radlerzüge angeboten werden, ist das Angebot im Fernverkehr stark eingeschränkt. Der ADFC stellt mehrere Karten zusammen, aus denen die im Fernverkehr angebotenen Mitnahmemöglichkeiten schnell zu ersehen sind: Täglich oder nach bestimmten Wochentagen geordnet und die Zahl der Züge je Verbindung. Zwar kann auch der ADFC Mitnahmepreise und -regeln nicht ändern, stellt die wichtigsten aber übersichtlich zusammen.

www.rbd-breslau.de

Schlesische Gebirgsbahn in H0

Den elektrischen Zugbetrieb in Oberschlesien setzt Andreas Lange in H0 um und lädt zum Staunen ein.

■ Rund 150 Meter Gleis, 160 Fahrleitungsmasten, 40 Signale und geschätzte zehn Kilometer Draht brachte der Autor auf seiner Immer-an-der-Wand-lang-Heimanlage unter. Beeindruckender ist das Flair: Nachempfunden wird ein Bahnhof im elektrifizierten schlesischen Netz anno 1928. Die Homepage lädt zum Betrachten und zum Studieren ein, denn mit seinen Methoden und Erfolgen hält der Erbauer nicht hinter den Berg. Auch zum Vorbild (Fahrleitungen!) findet sich vieles.

www.goerlitzer-bahnhof.de

Des Eisenbahnkönigs Abfahrtsort

Mit dem Görlitzer Bahnhof wird einem der Berliner Kopfbahnhöfe ein H0-Denkmal gesetzt, auch online.

■ Bethel Henry Strousberg, der preußische „Eisenbahnkönig" des 19. Jahrhunderts, ließ in Berlin den Görlitzer Bahnhof errichten. Der Modelleisenbahnclub Tempelhof wagte den ambitionierten Versuch, den sehenswerten Bau im Maßstab 1:87 der Nachwelt zu erhalten. Die Homepage zeigt eindrucksvolle Impressionen der Modellumsetzung, beschreibt deren Geschichte und geht ausführlich auf das Vorbild ein – bis hin zu Gleisplänen. Anspruchsvoll!

http://kursbuch.bahn.de/

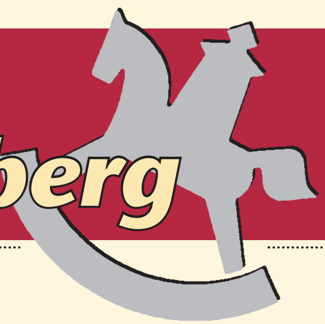


Der Online-Fahrplan

Seit Ende 2007 sind die Kursbuchtabellen des gültigen Fahrplanes online abrufbar.

■ Wer sich nur ungern auf die Online-Fahrplanauskunft (reiseauskunft.bahn.de) einlässt, andererseits den Erwerb des DB-Kursbuches als Druck-Gesamtausgabe scheut, hat seit dem letzten Fahrplanwechsel eine Alternative: Die online gestellten Fahrplantabellen und Übersichtskarten. Die Tabellen erscheinen als Pdf-Datei zum Download oder gleich zum Ausdrucken. Die Handhabung erfolgt analog zum gedruckten Werk: Per – interaktiver – Kursbuchkarte, durch Anwahl eines Kursbuchteils oder durch Eingabe einer Strecken- oder Zugnummer. Die Übersichtskarte ist zoombar und wie der Druck als Strecken- oder Verbundkarte verfügbar. Ein Klick auf eine Streckennummer führt zur gewünschten Tabelle. Das zeitnahe Medium Internet ermöglicht die kurzfristige Anpassung an neue Fahrplanlagen, auf die auch hingewiesen wird. Doch ist das Online-Kursbuch nicht frei von Fehlern; so kann man Streckennummern anwählen, zu denen es keine Fahrpläne gibt (341 – „Es wurden 0 Tabellen gefunden"), und bei der 569 „Eisenach – Lichtenfels" schien der Wunsch der Vater des Gedankens zu sein. Kehrseite des Fortschritts: Es wird gemunkelt, dass es das gedruckte Kursbuch alsbald nicht mehr geben wird.

Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg





„Wir wollen ein sichtbares Zeichen setzen": IMS-Inhaber Dr. Fritz-Joachim Hüther.

Na also, es geht doch: Roland Steiner zeigt mit seinem ST-Gleis, dass maßstäbliche IIm-Profile möglich sind.





Sven Heydecke hat für die Maxima ein anspruchsvolles Antriebskonzept entwickelt.

Fotos (2): Frickel



„Wir bewegen alles", zeigt sich Kibri-Geschäftsführer Armin Weber überzeugt.

Fotos (2): Haucke

Mehr Spielraum: Bei dem Versuch, ausgetretene Pfade zu verlassen, erweisen sich etliche Firmen als höchst kreativ und nicht minder innovativ.

Neue Wege

Na, liebe Leser und Leserinnen, welche Baugrößen haben wohl die höchsten Zuwachsraten in der Branche? Richtig Spur 0 und IIm. Und warum? Weil zwei Hersteller vor wenigen Jahren den Mut hatten, in diese Spuren einzusteigen. Lenz produziert ein komplettes Sortiment im Maßstab 1:45. Feinste Detaillierung und eine zeitgemäße technische Ausstattung zum fairen Preis charakterisieren den lenzschen Weg. Dass der amerikanische Spur-0-Großserienhersteller MTH mit der französischen Chapelon-Dampflok und Orient-Express-Wagen den europäischen Markt betritt, ist ein weiteres Indiz für das Interesse an der kleinen großen Spur.

Piko zeigt seit kurzem, dass auch auf dem Gartenbahn-Sektor noch im wahrsten Sinne des Wortes Spielraum ist. Damit man ein möglichst breites Spektrum abdeckt – die Spur G bewegt sich schließlich zwischen den Maßstäben 1:20,3 und 1:29 – wurden die Fahrzeuge etwas verkürzt und geringfügig verbreitert. Gefahren wird auf freilandtauglichen Messing- oder Edelstahl-Gleisen, die mit ihrer Profilhöhe und -breite allerdings weniger vorteilhaft aussehen und wegen der kräftig steigenden Rohstoffpreise auch erheblich teurer geworden sind. Da ist es geradezu wohltuend, dass der Schweizer Roland Steiner mit seinem mit maßstäblichen Schienenprofilen bestückten IIm-Gleis nach Vorbild der Rhätischen Bahn (RhB) dem Spur-G-Bahner von der hohen Schiene hilft.

Apropos G: An verschiedenen Messeständen war ein großes grünes G zu entdecken. Vereinzelt trat auch ein gelbes G in Erscheinung. „Wir wollen damit ein sichtbares Zeichen setzen für made in Germany", erklärte Initiator Dr. Fritz-Joachim Hüther. Das grüne G, so der Inhaber von IMS-Modell, steht für ausschließliche Produktion in Deutschland, das gelbe G für weitgehende Herstellung im Lande.

Letzteres hätte bis dato auch das Nürnberger Familienunternehmen Fleischmann für sich in Anspruch nehmen können. Ob dies mit der nach ersten Messe-Gerüchten gar nicht mehr so überraschenden Übernahme durch die Modelleisenbahn-Holding des Bauunternehmers Franz-Josef Haslberger noch Bestand haben wird, bleibt abzuwarten.

Sven Heydecke hat sich mit der Diesellok Maxima ein wahrhaft gewaltiges Projekt an Land gezogen. Dabei ist es weniger die große H0-Lok selbst, die begeistert, als vielmehr die angepeilte technische Umsetzung. Während andere Hersteller ihre Drehgestellloks mit klobigen Getriebeabdeckungen versehen, wird die Maxima der sächsischen Waggonfabrik Stollberg über vorbildgerecht luftige Drehgestelle verfügen.

„Wir bewegen alles", wies Kibri-Geschäftsführer Armin Weber auf den mit der Übernahme durch RIRE geänderten Schwerpunkt der Schopflocher hin. Den neuen Weg belegte auch der von Hell- nach Dunkelblau gewandelte Farbauftritt. *yo/hc*



Autos

ABREX ▸ Laurin&Klement in 1:43



Der Laurin&Klement von 1905, ein offener Zweisitzer, gehört im Maßstab 1:43 zu den bemerkenswerten Metall-Modellen nach historischen Vorbildern des Skoda-Vorläufers. Außerdem zeigten die Tschechen, deren Fertigungsbetrieb seinen Sitz in Hongkong hat, den Laurin&Klement-Skoda 110 Kombi von 1927 und die Sportversion des Skoda Popular, wie er 1935 bei der Rallye Monte Carlo seinen Auftritt hatte. Passend zur Spur 0 bietet die Prager Firma, die sich ausschließlich auf Skoda spezialisiert hat, inzwischen zahlreiche Verkehrsmodelle (Bild) der Epochen III bis VI an.

ADP ▸ Karren „Goliath" auch in Spur 0



Den so genannten Blitzkarren „Goliath" gibt es jetzt auch in Spur 0, neu ist in H0 die Variante „Deutsche Reichspost" (beide Bild). Hinzu kommen Varianten des Studebakers in H0. Dieser US-Lastwagen kam mit den alliierten Streitkräften auch nach Europa, später auch in der Zivilvariante. Infos: www.adp-modelle.de.

EMEK ▸ Ponsse Elephant in 1:25



Im Maßstab 1:25 aus robustem Kunststoff gefertigt, taugt der gelenkige Ponsse Elephant für den Freilandeinsatz auf der Gartenbahn und als Spielzeug für den Nachwuchs. Info: www.gmts.de.

EPOCHE ▸ Zweiwege-Unimog U411 in H0



Mit schienentauglicher Bereifung liefert Epoche den Unimog U411 mit auffälligen Warnmarkierungen. Mit einem alten Anhänger fährt ein U411 zum Veteranentreffen. Landeier holt im vorliegenden Fall kein Omnibus, sondern ein Tempo Hanseat ab. Ein Tempo Matador mit Kofferaufbau fährt Milch aus. Nach dem großen Erfolg des ersten Autohefts folgt die zweite Ausgabe, in der unter anderem die Geschichte der H0-Pferdegespanne und der Feuerwehrautos in derselben Baugröße beleuchtet wird. Info: www.epoche-modellbau.de.

GABOR ▸ Trabi in Z, W50-Varianten für TT und N

Den vermutlich kleinsten Trabi der Welt stellt Gabor-Modelle in Aussicht: Das Modell 601 im Maßstab 1:220. Daneben bleibt der Kleinbetrieb vorrangig den Nenngrößen TT und N treu, unter anderem mit einem Passat Variant und dem W 50 als Drei-Seiten-Kipper (beide TT) sowie W 50-Varianten in N. Info: E-Mail: ellen-haselberger@gabor-modellbau.de.

HERPA ▸ Mercedes 180 und Büssing LU 11/16 in H0



Das preisgünstige Magic-Sortiment erhält mit den Mercedes-Typen 180b und Strich-8, dem Opel Kapitän von 1959, dem Weltkugel-Ford-Taunus von 1952 sowie dem französischen Kompaktwagen Renault 8 Gordini Zuwachs. Freunde der modernen H0-Landwirtschaft werden mit dem Tandemachs-Anhänger Krampe Big Body 650 bedacht. Wenn all die Neuheiten die Modell-Straßen belasten, bringt man eine neue Teerdecke auf, die die ebenfalls formneue Tandemwalze Hamm DV90 verfestigt. Ein klassischer Fernverkehrslaster der 50er-Jahre rollt mit dem Frontlenker-Büssing LU 11/16 (Bild) an, der auf der Messe als Pritsche-Plane-Zug ➔

und mit einem neuen Koffer-Aufbau präsentiert wurde. Der Vorbild-Actros von Mercedes erhält ein Facelift, das bereits zur Internationalen Automobil-Ausstellung für Nutzfahrzeuge auch von Herpa nachvollzogen wird. Diverse Pkw-, Transporter- und Lkw-Modelle sind nun auch mit LED-Beleuchtung zu haben. Diese benötigt eine Spannung von 12 bis 16 V und wird über die Anlage versorgt. Bei Einsatz-Fahrzeugen können Fahrlicht und Blinklicht-Effekte getrennt geschaltet werden. Das beeindruckendste Ausstellungsstück auf dem Herpa-Stand war aber die im H0-Maßstab gefertigte Luxus-Yacht Catwalk, die aus 150 Einzelteilen besteht und als Fertigmodell angeboten wird. Info: www.herpa.de.

MASTERPIECE ▸ *Kaiserlicher Austro-Daimler in H0*



Im Fuhrpark des österreichisch-ungarischen Herrscherhauses fand sich ab 1911 ein Austro-Daimler 8/16 (rechts), mit dem Masterpiece seine H0-Produktlinie nach Vorbildern des österreichischen Herstellers erweitert. Ebenfalls unter dem Markenname Masterpiece rollt ein amerikanischer Walk-in-Van (links) an, den beispielsweise auch Polizei-Behörden einsetzten. Für Brot- und-Butter-Autos hob Masterpiece die Marke „Main Street Motors" aus der Taufe. Erste Produkte dieser Linie sind der 1968er Ford Custom (Mitte) und der 1968er Plymouth Fury, die in Zivil, aber auch als Polizei-Wagen anrollen. Der topaktuelle Dodge Challenger SRT8 erscheint noch in diesem Jahr. Info: www.masterpieceautoreplicas.com.

JANO ▸ *Robur & Co. in N*



Neben den H0- und TT-Fahrzeugen und -Zubehörteilen wartet der Eisenacher Modellbauer mit einer neuen Reihe von N-Straßenfahrzeugen auf. Der Roburbus LO 3000 (Bild) kann ebenso wie der Tatra-Muldenkipper 815, der Traktor ZT 300 und Güllefasshänger ostdeutsche Szenen im Maßstab 1:160 bereichern. Info: www.jano-modellbau.de.

LEMKE ▸ *Mercedes-Benz-Kurzhauber L 322 in N*

„Der große Erfolg hat uns selber überrascht", verrät Lemkes PR-Mann Patrick Alfes. Folgerichtig wird die im letzten Jahr gestartete Modellreihe der „Minis" im Maßstab 1:160 fortgesetzt. Neben weiteren Varianten des Mercedes-Benz-Lkw L 3500 folgt nun der MB-Kurzhauber L 322, dessen Vorbild 1958 seine stilprägende Premiere hatte. Außerdem sind angekündigt der Büssing LU 11-16, der spätere Commodore, sowie die MB-Busse O 3500 und O 6600. Die bereits im letzten Jahr angekündigten Opel Blitz und Krupp Titan erscheinen erst in diesem Jahr.

REBS ▸ *Deutrans-Hängerzug in H0*

Mit unterschiedlichen vorbildgerechten Zugmaschinen liefert Rebs Hängerzüge mit korrekten Kofferaufbauten der DDR-Spedition Deutrans. Info: Rebs Druck, Schillerstr. 1, 06571 Roßleben, Tel. (034672)84792.



RIETZE ▸ *Lion´s Coach L und Top Star in H0*



Serienreife Eindrücke hinterließen die H0-Formneuheiten der beiden hochmodernen MAN-Reisebusse Lion´s Coach L (Bild) und Lion´s Top Star. Vom VW Caddy Maxi waren Gehäuse-Spritzlinge auf dem Rietze-Messe-Stand in Augenschein zu nehmen. Auch die Postautomatisierung findet erneut in H0 ihre Pendants: Paketbox und Packstation, Typ FS, bereichern noch in diesem Jahr das Epoche-VI-Zubehörsortiment.

REVELL ▸ *Neoplan-Cityliner in 1:24*



Recht gut zur Nenngröße II (1:22,5) passt der Neoplan-Cityliner in 1:24. Der hochmoderne Reisebus war auf dem Dauer-Messestand im Obergeschoss der Halle 12 schon zu bewundern und soll im dritten Quartal 2008 ausgeliefert werden. Etwas länger muss man sich gedulden, will man sich das S-Klassen-Coupé des Mercedes-Benz 560 in 1:24 zulegen.



SCHUCO ▸ *THW-Drehleiter-Benz L322 in 0*



„Die Baugröße 0 liegt im Trend“, rechnet Schuco-Marketing-Leiter Markus Hirsch vor allem bei den Metallmodellen im Maßstab 1:43 mit weiteren Zuwächsen. Kein Wunder, dass die in China produzierenden Fürther eine ganze Reihe von Neuentwicklungen, Formänderungen und Varianten dieser Nenngröße widmen. Für viele seinerzeit schon ein Traum, dürfte auch das 0-Modell des Mercedes-Benz 300 SL für die meisten Liebhaber ein schöner Traum bleiben: Das in Deutschland (!) handgefertigte, auf 30 Exemplare limitierte Schmuckstück kostet bei Werksabholung 2999 Euro. Fans und Angehörige des Technischen Hilfswerks (THW) tun sich da wohl leichter mit ihrem 0-Modell des Mercedes-Benz L322 mit Metz-Drehleiter DL22 (Bild). Neuentwicklungen im selben Maßstab sind auch der B-Kadett als Coupé, der Porsche 911 S und der Citroen-Kastenwagen HY. Mit dem Unimog 1600 und dem Mercedes-Benz Trac 1800 reagiert Schuco auf den Wiking-Vorstoß und steigt seinerseits in die Nenngröße I ein. Auch in H0 zeigen sich Auswirkungen des Wettbewerbs: So hat Schuco für dieses Jahr Landtechnik-Modelle wie den Fendt 936 Vario und Unimog U20 angekündigt.

SALLER ▸ *Drehleiter auf VW Bus T1 in H0*



Auf Basis des gelungenen H0-VW-Transporters T1 von Brekina fertigt Saller als Einmal-Auflage ein Drehleiter-Fahrzeug der Feuerwehr. Eine ab 1920 produzierte selbstfahrende Münchmeier-Bandsäge nehmen sich die Kaufbeurer ebenso zum Vorbild wie den Fendt-Dieselross-Traktor von 1952 sowie den Hanomag AR38. Info: www.saller-modelle.de.

S.E.S ▸ *H0-W50: Kabinen- und Gerätevarianten*

Der im Sortiment befindliche W 50 erfährt interessante Varianten; Für H0 wird die so genannte Speditionskabine (längeres Fahrerhaus) angefertigt. Mit dieser ausgerüstet, rollt beispielsweise ein Einsatzfahrzeug der Straßenmeisterei an. Der Schwerhäckselaufbau „Oschatz“ wird als W 50-Aufbau oder Spezialanhänger angeboten. Info: www.modelltec.de.

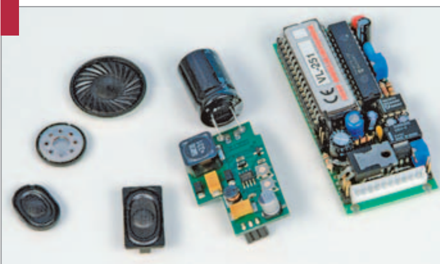
WIKING ▸ *Unimog U20 und B-Kadett in H0*



Traditionell präsentierten die Berliner Modellautokonstrukteure ihre Messeneuheiten als Silberlinge. In den Vitrinen des Dauer-Messestandes im Obergeschoss der Halle 12 blitzten so unter anderen in H0 der Unimog U20, das Metz-Drehleiter-Einsatzfahrzeug, der Volks-Porsche und der Ford Granada, der Mercedes-Benz-Kurzhauber als Lkw-Klassiker der 60er-Jahre, der Fendt-Farmer 2 und der Fendt-Geräteträger. Besonders viel Aufmerksamkeit genoss Opels B-Kadett. Wie schon gewohnt werden die ersten Messeneuheiten bereits zeitnah, diesmal im April, ausgeliefert. Das Engagement im Maßstab 1:32, mit dem Wiking Ende 2007 die Branche überraschte, wird fortgesetzt: Schlepper-Pilotmodelle des Claas Axion 850 und des John Deere 6930 aus Zinkdruckguss-Elementen, von Hand montiert, waren schon zu sehen. Ausgezeichnet mit dem diesjährigen Toy Award der Nürnberger Messe, lud „Wiking Control 87“, die innovative Funkfernsteuerung, zum mobilen Feuerwehreinsatz auf dem Messe-Diorama ein. Das System kommt erstmalig bei RC-Fahrzeugen ohne feste Kanalzuordnungen aus und erlaubt das Fahren einer Vielzahl von H0-Modellen mit einer einzigen Fernsteuerung.

Elektronik

DIETZ ▸ *Geräuschmodul und Lautsprecher*



Die Akustik in Fahrzeugen der kleineren Spuren (H0, TT, N) hängt maßgeblich von der Qualität des Lautsprechers ab, weshalb Dietz vier Exemplare unterschiedlicher Größe (li.) ins Programm nimmt. Für Großbahnen wird ein Geräuschmodul (re.) gefertigt, das übers Gleis, aber auch über einen 5V-Akku versorgt werden kann. Mit einer Zusatzplatine mit Kondensator (Mitte) bleibt das Stand-Geräusch im Analogbetrieb auch nach Abschalten der Fahrspannung noch eine Zeit erhalten. Mit dem Triebwagen der Kleinbahn Selters – Hachenburg rollt ein wohlproportioniertes Fahrzeug auf die Ilm-Gleise. Der Dampferzeuger für radsynchronen/lastabhängigen Dampfausstoß kann nun über Susi-Schnittstelle angeschlossen werden. Info: www.d-i-e-t-z.de.

ESU ▸ *ECoS-Funk-Handregler Control Radio*



Als Ergänzung zur ECoS-Zentrale hat ESU den Funk-Handregler „ECoS-Control Radio“ (Bild) entwickelt. Der gehäuseseitig mit Bachmanns Zentrale Dynamis identische Regler verarbeitet sämtliche von der ECoS unterstützte Protokolle und kann auch Magnetartikel schalten. Mit dem Switch-Pilot Servo lassen sich vier Servo-Antriebe ansteuern und einstellen. Damit man nicht erst auf die Suche nach Servos gehen muss, bietet ESU einen solchen samt Befestigung an. Für die hauseigenen Lok-Sound-Decoder gibt es wieder neue Sounds. So beeindrucken die DR-Baureihen V60, V100 und 119 nun auch akustisch. Wie üblich lassen sich diese Sounds auch mit dem Lokprogrammer aufspielen. Sound-Einbau-Sets beitet ESU für die Rivarossi-58 und für den Liliput-Triebwagen ET11 an. Der Lok-Pilot Micro (Bild) versteht Motorola-, Selectrix- und DCC-Befehle. Info: www.loksound.de.

RAUTENHAUS ▸ *Zweifach-Flüsterantrieb*

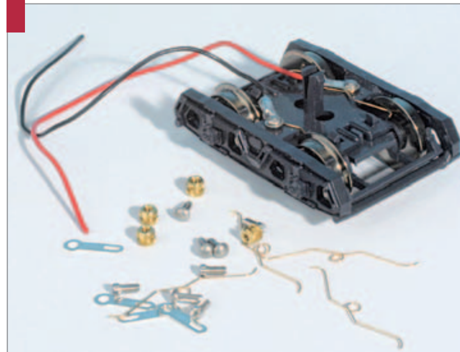
Der Zweifach-Flüsterantrieb SLX864 umfasst die Servo-Elektronik und zwei Servo-Antriebe zum Stellen von Weichen und Signalen, kann aber auch Funktionsmodelle bewegen. Die Stellgeschwindigkeit ist für jede Drehrichtung getrennt einstellbar. Die Elektronik wird direkt über den SX-Bus angesteuert. Die überarbeitete Multifunktions-Zentraleinheit SLX850AD mit zwei Prozessoren unterstützt jetzt ebenso wie der multiprotokollfähige Zweifach-Funktionsempfänger SLX871 auch DCC. Info: www.rautenhaus-digital.de.

LDT ▸ *Interface für S88-Rückmeldebus*



Ohne den Umweg über die Digitalzentrale gelangen Meldeereignisse über das High-Speed-Interface (Bild rechts) zur PC-Steuerung. Dank der drei Busstecker lassen sich insgesamt 496 Rückmeldekontakte überwachen. Märklin- und Fleischmann-Drehscheiben lassen sich mit dem neuen Drehscheiben-Decoder (Bild links) ansteuern. Die Lichtsignal-Decoder-Serie für Signale nach Vorbildern verschiedener europäischer Staatsbahnen ergänzt ein Modul, das die Signalbilder der Belgischen Staatsbahnen (NMBS) erzeugt. Info: www.ldt-infocenter.com.

LUX ▸ *Vierpunkt-Stromaufnahme*



Für die Spurweiten N bis H0 kommen Vier-Punkt-Kontaktsätze (Bild: H0) ins Sortiment, die für flackerfreie Innen- und Zugschlussbeleuchtung sorgen. Für N bis IIm werden nachrüstbare Leichtlauf-Achskontakte für zwei-, drei- und mehrachsige Wagen angeboten. Sie sollen einen sicheren Achskontakt ohne Beeinträchtigung der Leichtlaufeigenschaften ermöglichen. Info: www.lux-modellbau.de.

MASSOTH ▸ *XXL-Lokdecoder*



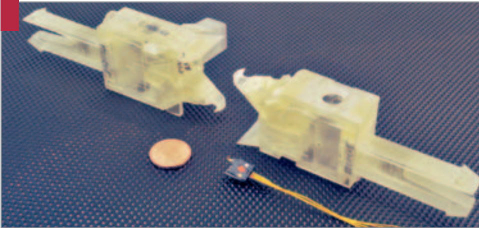
Bei viermotorigen Lokomotiven kann der Stromverbrauch den Decoder überfordern, weshalb Massoth nun den XXL-Decoder baut, der einen Dauerstrom von 6 A verträgt. Für 3A-Dauerstrom ist der Sounddecoder „eMotion XLS“ geeignet. Der gepulste Verdampfer kann rad- oder lastsynchron Dampf ausstoßen und ist in einer 5- und einer 19-Volt-Version lieferbar. Auch für die Freunde der 45-mm-Spuren I und G entwickelt der Elektronik-Spezialist einen Rollprüfstand. Info: www.massoth.de.

TAMS ▸ *S88-Rückmelder mit RJ-45-Anschluss*

Entsprechend der neuen S88-N-Norm verfügt der Rückmelder S88-3 über 16 Massekontakte. Die Weiterleitung erfolgt über ein handelsübliches RJ-45-Kabel. Zwei Servo-Antriebe samt Herzstück-Polarisierung steuert der Servo-Schaltdecoder SD-22 im DCC-Umfeld. Für das hauseigene Easy-Control-Digitalsystem ist der Hand-Control genannte Handregler lieferbar. Über das Switch-Control wird ein analoges Gleisbildstellpult ins Tams-System eingebunden. Info: www.tams-online.de.



T4T ▸ *Automatische H0-Kupplung*



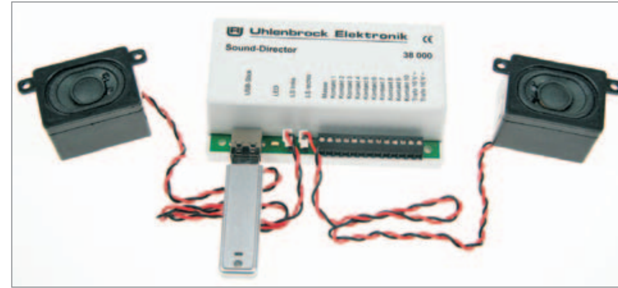
Nach einer Entwicklungszeit von mehreren Jahren ist die automatische Kupplung (vorne) serienreif. Mit einer DCC-Zentrale lässt sich der T4T-Decoder ansteuern. Alle Fahrzeuge werden mit den Kupplungen verbunden und automatisch durchnummeriert. So lässt sich dann das gewünschte Fahrzeug oder die Wagengruppe vollautomatisch abkuppeln. Das Ankuppeln funktioniert sogar in der Kurve. Info: www.tec4trains.de.

VIESSMANN ▸ *Booster für den Commander*



Den Leistungshunger mit dem Commander gesteuerter Anlagen kann der 3A-Booster befriedigen. Durch einen Koppler lassen sich andere Digital-Zentralen an Viessmanns Premium-Zentrale anschließen. Mit dem „ServoControl" steuert man einen Servo-Antrieb an. Eingebaute Puffer-Kondensatoren in Innenbeleuchtungen ermöglichen die Überbrückung von kurzen Stromunterbrechungen. Die Platinen tragen jeweils 14 gelbe, warm-, oder kaltweiße LED. Bewegung bringen ein 58 cm hohes Windrad und ein Zierbrunnen auf die Anlage. Für Modellbahner, die Dampfeinsätze in Fahrzeugen oder Zubehör eingebaut haben, bieten die Hattenhofener ein Dampfdestillat an, dass keine Spuren hinterlassen und auch Puderalterung nicht angreifen soll. Info: www.viessmann-modell.de.

UHLENBROCK ▸ *Sound-Director für MP3-Dateien*



Mit dem Sound-Director (Bild) kann man per USB-Anschluss selbst aufgenommene Geräusche (MP3-Dateien) abspielen oder über Kontakte auslösen lassen. An die Märklin-Zentrale „CentralStation" hat Uhlenbrock den Handregler Fred angepasst. Drei unterschiedliche Servos und ein Decoder für vier Servos sorgen für Bewegung auf der Anlage. Für das im vergangenen Jahr vorgestellte Gleisbildstellpult Track-Control sind die Selbstklebefolien nun auch einzeln erhältlich. Mit einer Designstudie hat Uhlenbrock die zweite Intellibox-Generation vorgestellt, die aber erst 2009 zur Auslieferung kommen wird. Info: www.uhlenbrock.de.

ZIMO ▸ *Decoder-Update per USB-Stick*



Das Decoder-Update für Besitzer der Zimo-Zentrale MX31ZL (li.) geht jetzt ganz einfach: Man lädt das Update vom Computer auf einen USB-Stick, stöpselt diesen an die Zentrale, die die neuen Einstellungen an das auf dem Update-Gleis stehende Triebfahrzeug weitergibt. Die H0-Sounddecoder MX640 gibt es zukünftig bedrahtet zum Anlöten, mit sechs- und achtpoligem Stecker, mit 21-poligem Direktstecker und 21-polig mit Elektronik zum Ansteuern von C-Sinus-Motoren. Peter Ziegler tüftelt außerdem an einer Elektronik, mit der sich das Train-Simulator-Fahrpult (Bild) ins Zimo-System einbinden lässt. Info: www.zimo.at

Fahrzeuge

ACME ▸ *Cisalpino-Zug in H0*



ACME liefert achtteilig den italienischen Hochgeschwindigkeitstriebzug ETR 500. Für den hiesigen Markt dürfte die Traxx-DE (BR 246) interessant sein. Einige neue Wagensets dürften auch hierzulande Käufer finden, so etwa das Cisalpino-Set (Bild).

ARISTO-CRAFT ▸ *2-Bay Coal Hopper in 1:29*



Als Neukonstruktion brachten die Amerikaner einen 2-Bay Coal Hopper (Bild) mit nach Nürnberg. Der auch in Europa bekannte PCC-Straßenbahn-Triebwagen war nur als Vorbild-Foto zu sehen, vom einständigen Lokschuppen, der sich auch für deutsche Anlagen eignet, findet sich eine CAD-Zeichnung im Katalog. Das gilt auch für die neuen Gleise mit niedrigeren Code-250-Profilen. Geliefert werden Flex-Gleise sowie Weichen jeweils in Messing, Aluminium und Edelstahl. Info: www.liliput.de.

BECKMANN ▸ *75.5 und 103 für TT*



Die Baureihe 75.5 hatte mittelbar unter den Entwicklungsschwierigkeiten der 38.2-3 zu leiden, war in Nürnberg aber mit einem bedruckten Urmodell präsent (Bild). Trotz Konkurrenz im TT-Lager wird auch die angekündigte 103 realisiert, in Kooperation mit Tillig soll das Modell ab Jahresmitte zu einem hobbyfreundlichen Preis erhältlich sein. Infos: www.beckmanntt.de.

ATHEARN ▸ *Streamliner-Personenwagen in H0*



Neu sind ein Streamliner-Personenwagen, von dem ein Handmuster (Bild) auf dem Messestand zu sehen war, und die Dampflok MT 4 (4-8-2), die anfangs als Lok der Southern Pacific daherrollt. Bei den Automodellen sticht das legendäre H0-Checker-Taxi hervor.

BACHMANN ▸ *American-Dampflok für 0n30*



Mit Innenbeleuchtung und Digital-Decoder rollt der Peter-Witt-Straßenbahn-Triebwagen nach US-Vorbild für H0 an. Freunde der 0n30-Schmalspurbahnen werden mit einer 2'B-Dampflok bedacht und dürfen sich außerdem auf fein detaillierte Holztransportwagen (beide Bild) freuen. Die Serie hochdetaillierter Gartenbahn-Fahrzeuge in 1:20,3 wird mit fünf Framed und vier Frameless Tank Cars sowie vier Gondolas fortgesetzt. Das China-Programm in H0 ergänzen zwei von der amerikanischen GE-Baureihe C36-7 abgeleitete Dieselloks sowie eine, die schweizerischen Ursprungs ist. Zwei Typ-22-Personenwagen und ein Tankwagen runden das Sortiment ab. Info: www.liliput.de.

D+R ▸ *1.-Klasse-Bernina-Wagen in H0m*



Von den Baienfurter H0m-Spezialisten soll 2008 ein neuer 1.-Klasse-Wagen der Bernina-Bahn zur Auslieferung kommen.

BREKINA ▸ *MAN-Schienenbus in H0*



Seit einiger Zeit baut der Spezialist für Automodelle der Epochen III und IV auch Schienenfahrzeuge. 2008 kommt nun der MAN-Schienenbus. Das markante Fahrzeug fehlte schon seit langem als H0-Fertigmodell. Anfangs wird der Triebwagen nur als Gleichstrommodell angeboten. Bei den H0-Automobilen erscheinen als Formneuheiten der Porsche 911 G, der Ford 12 M und der Peugeot 504.



DINGLER ▸ *DRG-02 und KPEV-S5.2 in I*



In der Königsspur setzen die Meckenbeurer mit der vierzylindrigen 02 (Bild) der ersten DRG-Einheitslok-Baureihe ein Denkmal. 20 Jahre früher rollte die erste preußische Schnellzuglokomotive S5.2 an, die Dingler ebenso als exklusives Metall-Modell realisiert. Info: www.dingler.de.

EUROMODELL F.P. ▸ *Italienische E428 in N*

Der Spezialist für besondere italienische Fahrzeuge in Spurweite N kündigte in Nürnberg das Modell einer achtachsigen E428 der italienischen Staatsbahn FS an. Sie wird es als 1:160-Modell einer Maschine der ersten Bauserie mit Vorbauten geben. Das Messing-Handarbeits-Modell soll von zwei Motoren angetrieben werden.

EPOKE MODELLER ▸ *H0-Skandia-Schienenbus*



Der dänische Zubehörspezialist geht unter die Fahrzeugbauer und stellte in Nürnberg die weit gediehene Form des Skandia-Schienenbusses vor (Bild), dessen Vorbild bei mehreren dänischen Privatbahnen im Einsatz war und teilweise noch ist. Im eigentlichen Epoke-Metier sind Lieferfahrräder, diverse Ladegüter und neue Häuser erwähnenswert. Info: www.epokemodeller.dk.

GLÖCKNER ▸ *Rollwagen für H0e und H0m*



Ein kurzer 5,8-Meter-Rollwagen in Grau mit neutraler Beschriftung wird in H0e und H0m (Bild) gefertigt. Für Schmalspurbahn-Bastler werden ein Kombi-Kupplungssatz und ein Satz Wagen-Zurüstteile ins Sortiment kommen, entsprechende Nachfrage vorausgesetzt. Für Wagenbau-Spezialisten kommt ein Profi-Ätzbausatz eines vierachsigen Abteilwagens C4sa97 der DR. Infos: www.modellbau-gloeckner.de.

ETS ▸ *BR 64 und Glaskasterl in Tinplate-0*



In das Lokomotivsortiment des Prager Herstellers kommt insbesondere aus deutscher Sicht Bewegung: In bekannter Tinplate-Manier und im Maßstab 1:45 rollt die 64 der DR und die EDV-064 der DB ins Sortiment. Auch das Glaskasterl dürfte in den Varianten bayer. PtL 2/2 und DR seine Freunde finden; die Prager „erfanden" sogar eine ÖBB-Variante. Eine D-Tenderlok nach Gölsdorfer Vorbild kommt als K.K.St.B.-178, 422 der ČSD sowie tschechische Lokalbahnlok daher. Alle Lokomotiven werden künftig mit Digitalsteuerung lieferbar sein, frühere Lokomotiven können auf Wunsch bei ETS nachgerüstet werden. Die langen Schnellzug- und Speisewagen in verschiedenen Bahngesellschafts-Ausführungen erhalten eine separat erhältliche Inneneinrichtung. Info: www.ets-trains.com.

HERIS ▸ *Berlin-Duty-Train in H0*

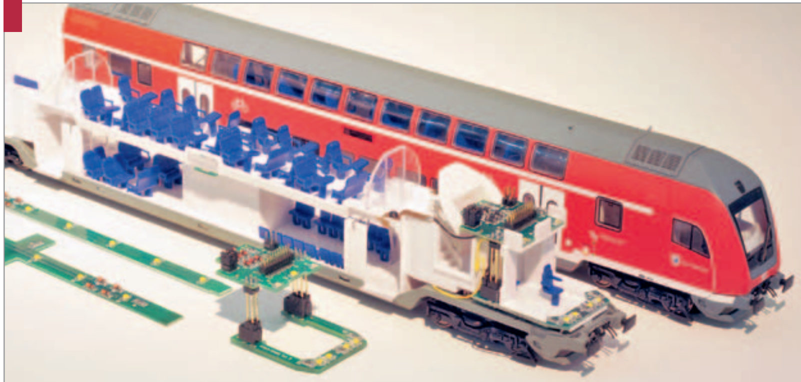
Mit dem Berlin-Duty-Train der amerikanischen Streitkräfte rollt ein zeitgeschichtlich interessanter Zug an. Mit den aus jeweils drei 26,4-m-Liegewagen bestehenden Sets lässt sich ein Zug der Berlin-Brigade nachbilden. Da Heris weder den Generals-, noch den Küchenwagentyp im Programm führt, ist den Sets jeweils ein farblich den Vorbild-Wagen entsprechender Liegewagen kostenlos beigefügt. Der DB-Gepäckwagen Dms 905 mit Steildach ist jetzt serienreif. Info: www.heris-modellbahnen.de.



FULGUREX ▸ *Ae 3/6 der SBB in I*

Wer sich die neue Ae 3/6 in Spur I von Fulgurex leisten kann, darf sich glücklich schätzen. Er erhält ein außerordentliches 1:32-Modell, das sogar über einen funktionsfähigen Buchli-Antrieb verfügt. N-Bahner dürfen sich auf einen De 4/4 und eine Be 4/6 der SBB freuen. Die H0-Bahner kommen in den Genuss außergewöhnlicher SNCF/Nord-Nahverkehrswagen und des Schnelltriebwagens ZZ 101, der stark an die fliegenden Züge der DR erinnert. Weiterhin kommen eine GR. 835 der italienischen FS sowie eine SNCF 232 R.

HOBBYTRADE ▸ *H0-Doppelstockwagen mit verbesserter Ausstattung*



Die im vergangenen Jahr angekündigten Doppelstockwagen nach DB- und Metronom-Vorbild werden nun quasi als Reaktion auf die von Roco und Trix angekündigten Modelle serienmäßig eine Innenbeleuchtung erhalten. Die ab 1989 gebaute MaK-Diesellok DE 1024 erscheint in der Werkslackierung, in der sie auch von der DB als BR 240 eingesetzt war, und als rote HGK-Lok. Als Neukonstruktionen für den dänischen Heimatmarkt erscheinen die hübsche vierachsige Diesellok-Baureihe MT mit Mittelführerstand und die 2'C-Dampflok Litra D. Der Deutschland-Vertrieb erfolgt über ESU. Info: www.loksound.de oder www.hobby-trade.dk.

KARSEI ▸ *Werkstattwagen in N*



Die Werkstattwagen der DR gibt es in vier Ausführungen im Maßstab 1:160 (Bild). Außerdem wird der „VEB Karsei-Modellbahn" (O-Ton Neuheitenblatt) „zur Erfüllung anstehender Aufgaben im Güterverkehr" den DR-Güterwagen Ommbu „Kramer-Kiste" für H0 auflegen. Für N sind Doppelstock-Einzelwagen der DR avisiert. Infos: www.karsei-modellbahn.de.

KK EISHINDO ▸ *Vorort-Triebzug in 1:450*

Die ultimative Antwort auf Platzprobleme kommt, wie könnte es auch anders sein, aus dem an beengte Raumverhältnisse gewöhnten Japan: Die Firma KK Eishindo aus Osaka präsentierte in Halle 6 nicht nur die voll funktionsfähige Modelleisenbahn in 1:450, sondern auch gleich ein ganzes Diorama samt etlichem Zubehör. Die E-Triebzüge nach Vorbild der Kokkuden der Chuo-Line fahren auf der drei-Millimeter-Spur, vom Hersteller als T-Spur bezeichnet, und verfügen über Spitzensignal-Lichtwechsel. Ab Mai sollen auch die Modelle der Hankyu-Elektro-Triebwagengarnituren lieferbar sein. Info: www.kk-eishindo.co.jp.

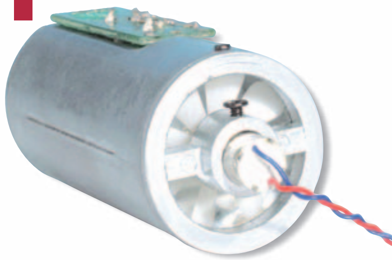
KLEINSPOOR ▸ *NS 2530 „De Bisschop" in H0*



Aus Gießharz besteht der Gehäusebausatz für die niederländische 2530 „De Bisschop", der auf das Roco-Modell der NS 2400 gesetzt werden kann. Lüfter für die NS 1700/1800, Antennen für die 6400/6500, Bremsschläuche und Kupplungen als separate Zurüstteile runden die Neuheiten ab. Infos: www.kleinspoor.com.

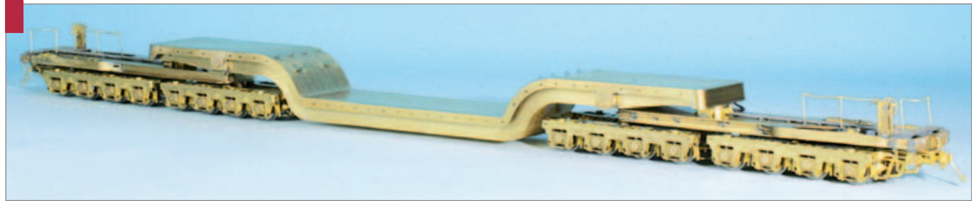


KM-1 ▸ *Rheingold von 1928 in 1:32*



Mit der Rheingold-Garnitur von 1928 setzen die Lauinger dem bekanntesten deutschen Luxuszug ein Denkmal. Eine S3/6 ist für diesen eine ideale Ergänzung. Für die Königsspur entwickelt KM-1 eine Kupplung, die sowohl mit als auch ohne Kinematik einsetzbar sein wird. Dass der neue Dynamic-Smoke genannte getaktete Rauchentwickler (Bild) für die Spur I kommt, versteht sich von selbst, doch sind erstmals bei KM-1 auch derartige Raucherzeuger für H0 und 0 in der Planung. Info: www.km-1.de.

KOHS & COMPANY ▸ *Tiefladewagen in 0*



Wie immer in feinster Messingausführung entstehen zwei Versionen eines 16-achsigen Schwerlastwagens (Bild) der Pennsylvania Railroad. Für dieselbe Bahngesellschaft rollten auch vierachsige Gondolas, die mit Schüttgut-Containern beladen sind. Fans der Norfolk & Western können einen mit Holzaufbau versehenen Caboose in Spur-0-Züge einstellen. Info: www.kohs.com.

KOMBI-MODELL ▸ *Papagei-Tragwagen in H0*



Der hervorragend detaillierte Tragwagen T3 rollt zunächst in roter DB- und grauer Hupac-SB-Ausführung an (beide Bilder). Mit dem Papagei genannten Trag-/Taschenwagen Sdggmrs744 erscheint ein außergewöhnlicher Güterwagen. Der wichtigste Unterschied ist übrigens nicht die Farbe, sondern die Dimension der beiden Wagenteile, denn selbstverständlich ist der Taschenwagen breiter, da ja das Fahrgestell eines Sattelaufliegers darin Platz finden muss. Daneben entwickelt Sven Heydecke die Trag-/Taschenwagen-Doppeleinheiten Sdggmrrs(s). Info: www.kombimodell.eu.

LEMATEC ▸ *Französische Diesellok 060-DB und badische IVh in H0*



Die urige französische Diesellok 060-DB fertigen die Schweizer wie üblich in feinster Metall-Ausführung für H0-Bahner. In den Wettbewerb mit der Trix-Ausführung tritt die badische IVh, die allerdings erst 2009 zur Auslieferung ansteht. Freunde der Spur 0m dürfen sich auf den Bernina-Triebwagen ABe 4/4 in Super-Ausführung freuen. Im Maßstab 1:160 rollt der elegante italienische TEE-Triebwagen ALn an, der auch in der Ausführung als Mediolanum (Zielbahnhof München) erscheint. Info: www.lematec.ch.

L.S. MODELS ▸ *Französische Triebwagen und deutsche Exoten*



Mit Interesse und Neugier reagierte das deutsche Publikum auf die Ankündigung, den ET 403 und die Baureihe 184 zu produzieren. In Frankreich werden sich die Modellbahner auf die E-Lok-Baureihe BB 16500 freuen und Triebwagen wie den X 3800 und den X 4300 (Bild). Belgische H0-Freunde erhalten die markanten SNCB-E-Loks der Reihen 11, 12, 19, 21, und 27.

MABAR ▸ RENFE-Diesellok 1300 für H0



Die Serie 1300 der RENFE gibt es in Gelb-Grau mit der Nummer 313 (Bild), außerdem in grüner und orangener Lackierung. Zwei zweiachsige Packwagen ergänzen historische Modellbahnszenen. Für N war der RENFE-Triebwagenzug 597 zu sehen. Info: www.mabar.es.

MAKETTE ▸ H0-Knappsack in Grün

Der bereits im vergangenen Jahr vorgestellte Gehäusebausatz für eine C-Bergwerkslok „Knappsack" ist jetzt auch in Grün erhältlich. Makette hat sein Sortiment jetzt in „Saphire" (Kleinserienmodelle, überwiegend als Bausatz) und „Azur" (Großserienmodelle, fahrbereit) eingeteilt. Infos: www.makette.de.

MB DEMKO ▸ Hercules in 0 und I

Am Stand von Wunder waren gut detaillierte und lackierte 0- und I-Modelle des Eurorunners ER-20 „Hercules" zu sehen. Hersteller ist Modellbahn Demko, Chausseestr. 5 in 14822 Linthe, Infos: Tel. (033844) 70810, E-Mail: modellbahn.demko@freenet.de.

MBM SEBNITZ ▸ V80 und BR 84 in TT

Die V 80 der DB in TT (Bild) hat Serienreife erlangt und wird einzeln wie auch im Set mit den neuen Tillig-Silberlingen (siehe Messebericht Teil 1 in Heft 3) ausgeliefert werden. Weitere Highlights dürften die BR 84 der DR und die V 60 der DR mit schmalem Führerhaus werden; diese Variante war bisher in noch keiner Nenngröße erhältlich. Dazu kommen Abteilwagen, vierachsige Rekowagen und mehrere Güterwagen-Neuheiten, ebenfalls für TT. Infos: www.handelsagentur-tillig.de.



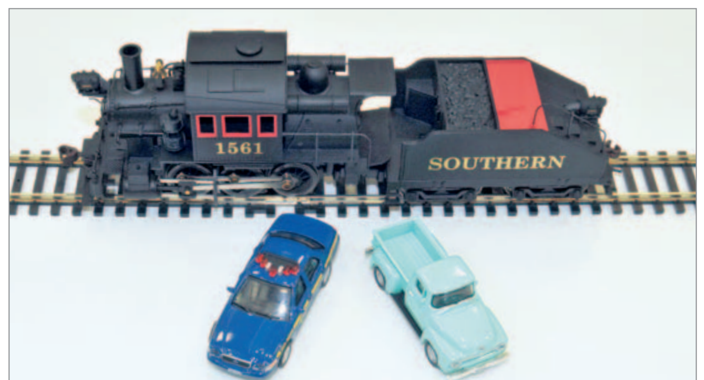
MICRO-METAKIT ▸ Bayerischer MCCI-Dampftriebwagen



Unter den Micro-Metakit-Neuheiten findet man wie stets eine Reihe besonderer Exoten wie den bayerischen Dampftriebwagen MCCI (Bild) oder eine bayerische P4 des Pfälzer Netzes. Aus Bayern stammen ebenfalls die neue 98.7 (DRG), die DVI sowie die EI. Österreichischer Herkunft sind die Modelle der 210 und die 280.01. Aus der Beute des Sudentenlandes stammte seinerzeit die kuriose Mallet-Lok 51 002 der DRG.

MODEL POWER ▸ Pacific-Dampflok und US-Autos in H0

Wie bei Model Power üblich weitgehend aus Metall wird eine 2'C1'-Dampflok mit Vanderbilt-Tender in Ausführungen der Union Pacific, Baltimore & Ohio und Southern Pacific gefertigt. In der ersten Serie ist noch eine Digital-Schnittstelle an Bord, doch zukünftig liefern die Amerikaner alle Metall-Loks mit serienmäßigem DCC-Decoder aus. Der im Vorjahr angekündigte Camelback-Dreikuppler ist seit kurzem in der Auslieferung. Exklusiv für Model Power werden H0-Nachbildungen des Ford Crown Victoria und des Pickups Ford F-100 teilweise aus Metall gefertigt. Info: www.modelpower.com.





NMJ ▸ *Norwegische Dampflok 32a*



Einen vollen Neuheitenkoffer hatte NMJ wieder im Gepäck. Neu im metallenen Handarbeits-Superline-Programm sind die EL 15 der „HectorRail" und die unserem Bubikopf ähnliche NSB-Dampflok der Reihe 32a (Bild). Im etwas erschwinglicheren Topline-Programm drängt sich die B3-Wagenfamilie mit den charakteristischen gesickten Seitenwänden in den Vordergrund, die in zehn verschiedenen Varianten erscheinen werden. Sehr fein detaillierte, zweiachsige Rungenwagen der schwedischen SJ und der norwegischen NSB sollen ebenfalls 2008 ihren Weg zum Kunden finden. Außerdem soll es bald die moderne NSB-E-Lok El 17 geben.

MTH ▸ *Southern-Pacific-GS-4 in H0 und Triplex und GG-1 in 1:32*



Das H0-Sortiment wird zügig ausgebaut. Die elegante GS-4 (Bild) der Southern Pacific trägt die markante Daylight-Lackierung. Unter dem Metall-Gehäuse steckt modernste Digital-Technik mit Soundfunktionen und dem eindrucksvollen radsynchronen Dampfausstoß. Die Maschine wird auch als schwarze GS-6 geliefert. Ins Spur-I-Sortiment der Amerikaner rollt das Kunststoff-Modell der gewaltigen E-Lok GG-1 der Pennsylvania Railroad in mehreren Varianten. Info: www.mthtrains.com.

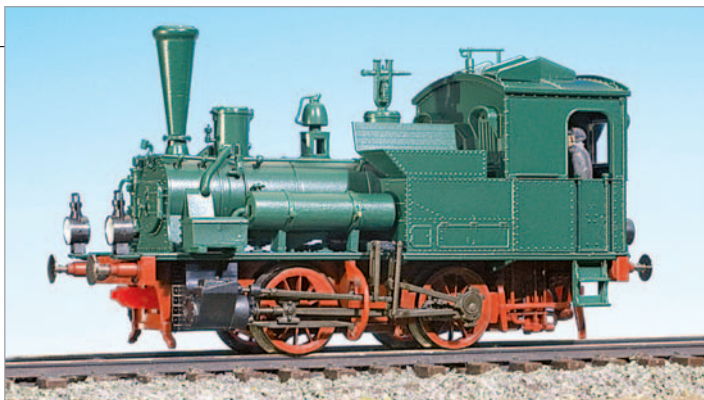
NPE ▸ *Zigarren-Steuerwagen und Silberling-Steuerwagen in H0*



Als Handmuster zeigten Naumburg und Partner (jetzt NPE) den Steuerwagen 817602 zum bereits vor Jahresfrist ausgelieferten Akkutriebwagen 517002, als Limburger Zigarre besser bekannt, sowie die Epoche-III-Version des Akkutriebwagens als ETA 176002. Angekündigt ist außerdem die passende Steuerwagen-Version ESA 176002.. Zu begutachten war auch schon das Handmuster des Silberling-Steuerwagens (Bild). Alle Modell-Versionen werden nicht nur für Zweileiter-Gleichstrom und das Puko-System, bei diesem digitalisiert, sondern auch für Trix Express angeboten.

PMT ▸ *Sä. VIIT in H0, Güterwagen in TT*

Wie immer war Profi-Modell Thyrow (Pmt) zur „Untermiete" am Auhagen-Stand vertreten. Als Länderbahnlok sä. VIIT (Bild) erweitert die B-Dampflok 98.70 das Epoche-I-Sortiment in H0. Eine tschechische B-Kleindiesellok BN150 rollt ebenfalls neu in den H0-Fuhrpark; in früheren Zeiten hatte Gützold diese Lok im Angebot. Für TT sind neue Güterwagenmodelle zweiachsiger Bauart mit niedrigen Bordwänden erhältlich. Info: www.pmt-modelle.de.



POST COLLECTION ▸ *Post-Kühlwagen und AEG-Elektrolokomotive in H0*



Exklusiv für die Deutsche Post Philatelie fertigt Dingler einen Post-Kühlwagen aus dem Jahre 1930 in H0. Die im vergangenen Jahr erschienene zweiachsige AEG-Elektrolokomotive rollt nun auch in der Ursprungsausführung aus dem Jahr 1912 an, als sie noch zwei Scheren-Stromabnehmer trug. Info: http://philatelie.deutschepost.de.

SAI ▸ *BB63500 und Triebwagen Z2 in H0*

Zunächst exklusiv für Sai fertigt Piko sage und schreibe 17 verschiedene Epoche-III- bis -V-Ausführungen der vierachsigen französischen Diesellok BB63500. Neben Wechselstrom-Ausführungen werden auch Loks mit Digital-Kupplung angeboten. Exklusivität bleibt auch beim zweiteiligen Triebwagen Z2 gewahrt, der sogar mit Soundmodul geordert werden kann. Info: www.maquettes-sai.fr.

REGNER ▸ *Saxonia in 1:32*

Dieses Jahr hatte Regner zum eigenen 30. Geburtstag eine kleine Sensation im Gepäck: Eine Spur-I-Saxonia. Das Modell wird in drei verschiedenen Varianten angeboten: Als elektrisch betriebenes Modell, aber selbstverständlich beim Schrittmacher der Modell-Dampftechnik auch als Live-Steam-Fahrzeug mit Gasbefeuerung und zwei unterschiedlich anspruchsvollen Dampfsteuerungen. Passende Wagen wird es auch geben.



SÄCHSISCHE WAGGONFABRIK STOLLBERG ▸ *Maxima-Diesellok in H0*



Ein hochinteressantes Antriebskonzept entwickelt Sven Heydecke für das H0-Modell der Voith-Großdiesellok Maxima. Um den filigranen Eindruck der Vorbild-Drehgestelle zu erhalten, sitzt an jeder Antriebsachse ein Mikrogetriebe. Die Sächsische Waggonfabrik Stollberg, der Hersteller der komplett in Deutschland gefertigten Diesellok, produziert übrigens auch die unter dem Markennamen Kombimodell vertriebenen Tragwagen. Info: www.waggonfabrik.eu.

TT-CLUB ▸ *Doppelstock-Einzelwagen in TT*

Den TT-Personenwagenpark wird auch Hans-Henning Schauer aus Berlin mit DR-Doppelstock-Einzelwagen bereichern: Ein Set aus Steuerwagen (Bild) und Mittelwagen war in Nürnberg schon zu sehen. Alle bei der DR üblichen Farbvarianten sollen realisiert werden, neben Grün auch Rehbraun-Creme und Dunkerot-Weiß (Berlin). Die Fahrzeuge werden als Set und einzeln erhältlich sein. In TT und N wird ein Kühlzug-Begleitwagen aufgelegt. Schiebehaubenwagen bereichern den modernen TT-Güterwagenpark. Infos: www.tt-club-modellbahn.de.





TOLOLOKO ▸ *EP 08 der PKP in H0*



In feinster Handarbeit fertigt Anatol Gacek Modelle der polnischen Mehrzweck-E-Lok EP 08 (Bild) und EU 07. Ganzmetallausführung, Federpuffer und Faulhabermotor gehören zur Ausstattung. Auf Serie angelegt sind hingegen die Automodelle: Neue Varianten des Polski-Fiat 503 und 508, eine Star-Feuerwehr und ein Jelez als Muldenkipper bereichern H0-Straßen. Info: www.tololoko.pl

WEINERT ▸ *1´C-Elna in H0*



Bei Weinert ist man noch damit beschäftigt Rückstände aus den vergangenen Jahren abzubauen, aber wenn das geschehen ist, sollen Ende des Jahres die Talbot-Triebwagen 187011 und 013 der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) aufgelegt werden. Gleiches gilt für die ELNA-1C' Typ 2 Nr. 146 in DR-Beschriftung (Bild) und die schmalspurige Lok 7 der NWE. Bei den Weinert-Straßenfahrzeugen können die kleinen Goliath-Dreiräder gefallen und überzeugt der modulare Straßenroller.

VITRAINS ▸ *ALn 668*



Der Katalog des jungen italienischen Herstellers Vitrains hat dieses Jahr ein tüchtiges Stück zugelegt: Angekündigt wurde der Stadler-GTW 2/6, der auch als Fahrzeug der DB AG kommt. Auch der ALn 668 in Epoche IIIb (Bild) gehört zu den Neuheiten, ebenso wie die Triebwagen ALn 772 und ALe840, der mit gewöhnlichen Beiwagen Le 840 wie auch mit Drehstrombeiwagen Lebc 840 angeboten werden soll.

WESTMODEL ▸ *Preußische T9.1*



Klaus Bachmann von Westmodell ist schon lange Stammgast in Nürnberg und alljährlich hat er ein paar Neuheiten dabei. 2008 waren es eine Kasten-Dampflok in der Spurweite H0m, eine preußische G 7³ und eine ebenfalls preußische T 9.1 (Bild). Auch für E-Lok-Freunde fällt mit den Modellen der E 16.5 und E 21.5 etwas ab.

WUNDER ▸ *Hechte in I, Güterwagen Gbs in 0*

Der Viernheimer Spezialist für Großspur-Präzisionsmodelle legt Hecht-D-Zugwagen im Maßstab 1:32 auf, die komplett aus Messing gefertigt werden. Ein Güterwagen Gs/Gbs in Untervarianten wird in sechs verschiedenen Farbvarianten für Spur 0 angeboten. Info: Tel. (06204) 9292010, E-Mail: info@wunder-modelle.de.

Straßenbahn

BEKA ▸ *DVB-Tw und Anhang für H0*

Den zweiachsigen Triebwagen aus Dresden mit kurzem Achsstand und vier oben gewölbten Seitenfenstern (Bild) gibt es motorisiert oder als Standmodell. Eine kurze Güterwagen-Pritsche oder ein beladener Güterwagen mit Bremserhaus (Bild) erinnern an Transportaufgaben, die die Straßenbahn auch einst im Dresdner Netz (und nicht nur dort) einmal hatte. Info: www.beka-modellbau.de.



HÖDL ▸ *Straßenbahn-Triebwagen in H0*



Für Günther Hödl ist 2008 das Jahr der Wiederauflagen. Ansonsten gibt es einen Antrieb für den A-Wagen, der als Souvenir im neuen Münchner Straßenbahnmuseum verkauft wird.

NAVEMO ▸ *Straßenbahn-Triebwagen*

Die Zürcher Cobra-Straßenbahnen, die vom Stadtzentrum zum Flughafen verkehren, erhalten 2008 einen neuen weißen Anstrich. Diese Variante wird es auch als Navemo-H0-Modell geben.

HERRMANN & PARTNER ▸ *Verbandstyp in H0*

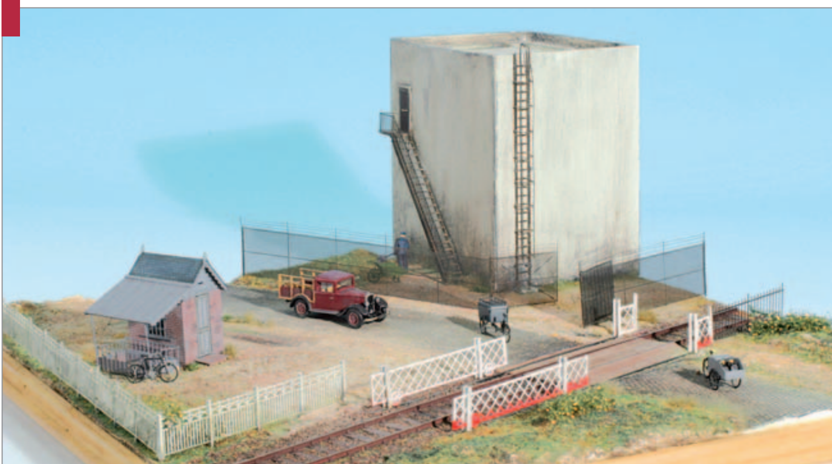
Für dieses Jahr haben Herrmann und Partner H0-Modelle des sogenannten Verbandstyps II angekündigt, die als Trieb- oder Trieb- und Beiwagen in der Dekoration mehrerer westdeutscher Städte erscheinen sollen. Gotha- und Tatra-Fahrzeuge erhalten aktuelle Ausführungen entsprechend ihren Einsatzgebieten in Osteuropa und im Baltikum. Eine Überarbeitung (insbesondere an den Fenstern) erfährt der LOWA-ET 54/EB 54. Außerdem waren am H&P-Stand Modelle des tschechischen T5C5 der BKV Budapest von MB-Modelle zu sehen. Infos: www.herrmannundpartner.de.

LEHNHARDT ▸ *Echter Oberleitungsbetrieb*

Für die im vergangenen Jahr vorgestellte Fairlie-Lok werden passende Rollböcke angeboten. Eine stilisierte Haltestelle aus Blech erweitert das Zubehör. Die eigentliche Neuheit aber ist die Möglichkeit echten Oberleitungsbetriebes. Info: www.dr-lehnhardt.de.

Zubehör

ABE ▸ *Rollschranken für H0*



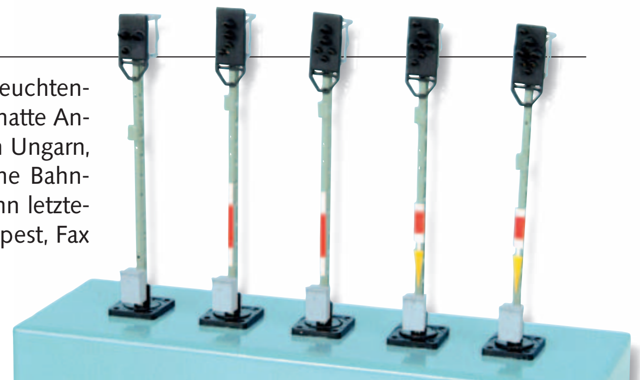
Aus feinsten Ätzteilen bestehende Rollschranken, wie sie in der Epoche I auch in Deutschland üblich waren, liefert das Atelier Belle Epoque ebenso wie einen superfeinen Stacheldrahtzaun. Ein dreirädriges Fahrrad mit unterschiedlichen Aufbauten und Zierzäune ergänzen das H0-Sortiment. Info: http://abe.q.free.fr.

ACT ▸ *Kunststoff-Pinselset*



Speziell um Farbe in kleinsten, wohl dosierten Portionen aufs Modell zu bringen, bietet Air Color Technik Giesen Kunststoff-Pinsel mit drei verschiedenen Spitzenformen an. Auch eine elektrische Schleifmaschine ist im Vertrieb. Info: www.aircolortechnik.de.

ALPHAMODELL ▸ *Ks-Signale für H0 und TT*



Nach einigen Jahren Abwesenheit präsentierte sich der Lichtsignal- und Leuchtenspezialist aus Budapest wieder auf fränkischem Messeterritorium. Im Gepäck hatte Andór Németh Ks-Signale für H0 (Bild) und TT, außerdem werden die Bahnen in Ungarn, Österreich, Norwegen und den Niederlanden mit Lichtsignalen bedacht. Eine Bahnsteiglampe in Kastenausführung bereichert H0-Szenen; eingesetzt werden kann letztere ab den 1960er-Jahren. Informationen: Alphamodell, PF 298, H-1437 Budapest, Fax (00361) 3527862.



ARTITEC ▸ *Neues Zubehör in H0*



Die Niederländer brachten nach Nürnberg unter anderem wieder zahlreiche, liebevoll gestaltete Modellbahn-Details mit, darunter eine BMW R 75 mit Beiwagen, ein Lieferfahrrad mit Plane sowie zwei Pferdegespanne.

ARTMASTER ▸ *Hafendeko*

Für Freunde maritimer Städte bietet Artmaster zahlreiche Teile zur realistischen Gestaltung eines Hafengeländes an: Dazu gehören Kaimauern, die mit speziellen Zusatzteilen abwechslungsreich gestaltet werden können, aber auch Straßenplatten. Das eindrucksvolle, mehrteilige Speichergebäude aus Resin kann je nach zur Verfügung stehendem Platz erweitert werden.

BUSCH ▸ *LPG-Hof und Tabakpflanzen*

Eine der wenigen, kleinen Vorfreuden, die es anlässlich der Nürnberger Messe überhaupt noch gibt, gilt der Firma Busch. Welche kleine Verrücktheit aus Flora und Fauna wird es dieses Jahr geben? Busch entschied sich bei den landwirtschaftlich genutzten Pflanzen für Tabak. Eine gute Idee, da Tabak eine ordentliche Größe erreicht, was die 1:87-Umsetzung erleichtert, und vor allem, weil nicht nur früher auch hierzulande Tabak intensiv angebaut wurde. Eine passende Trocknungsscheune gibt es ebenso und die ist sogar teils aus echtem Holz und sieht dementsprechend authentisch aus. Die Scheune wird es auch als gewöhnlichen Holzschuppen geben und der neue Reiterhof ist teilweise auch aus echtem Holz. Die Ideenschmiede Busch ist endlich auf das wichtige Thema LPG gestoßen und bietet sogleich alle wichtigen Details in H0 und vor allem auch TT an: Stallung, Werkstatt, LPG-Zubehör-Set, Betonplattenstraße. Alles Teile, die freizügig eingesetzt so manche westliche moderne Landwirtschaftsszene ebenfalls aufmotzen würden.



AUHAGEN ▸ *Bahnhofssets für H0 und TT, „Krakow" in N*

Der absolute Hingucker am Auhagen-Messestand war das Stellwerk „Oschatz" in H0, das wir in dieser Ausgabe „Unter der Lupe" vorstellen. In diesem Jahr ist ein neuer Gesamtkatalog erschienen, der – wie bei Auhagen üblich – eine Laufzeit von zwei Jahren hat. Ins Auge fielen des Weiteren die Bahnhofssets „Neukloster" (Bild) für H0 und „Neschwitz" für TT; beide enthalten alles, was man für einen kleinen bis mittleren Bahnhof für die Heim- oder die Clubanlage benötigt. Die bereits für TT bekannte Ladestraßenausstattung mit mobiler Rampe, Straßenwaage und Förderband wird es im zweiten Halbjahr 2008 auch in H0 geben. Ein Streckenwärterhaus und ein kleiner Wasserturm bereichern H0-Szenen, in TT beeindruckt außerdem eine Stahlbrücke im Bogen. Anhängern der Spur N steht Freude ins Haus: Den inzwischen kultigen Bahnhof Krakow wird es bald in 1:160 geben! Infos: www.auhagen.de.



BAUER ▸ *Röhren-Ladegut für H0*

Wie bei Ladegüter Bauer üblich, werden die verschiedenen Röhren mit Rostspuren geliefert. Auf Wunsch erhält der Modellbahner gleich noch einen passenden, ebenfalls mit Betriebsspuren versehenen Güterwagen. Einen besonderen Blickfang stellen beispielsweise der alte Tank oder die in großen Röhren (Bild) steckenden kleineren dar. Info: www.ladegueter-bauer.de.



BESIG ▸ *Kunststoff-Briefkasten in 1:32*



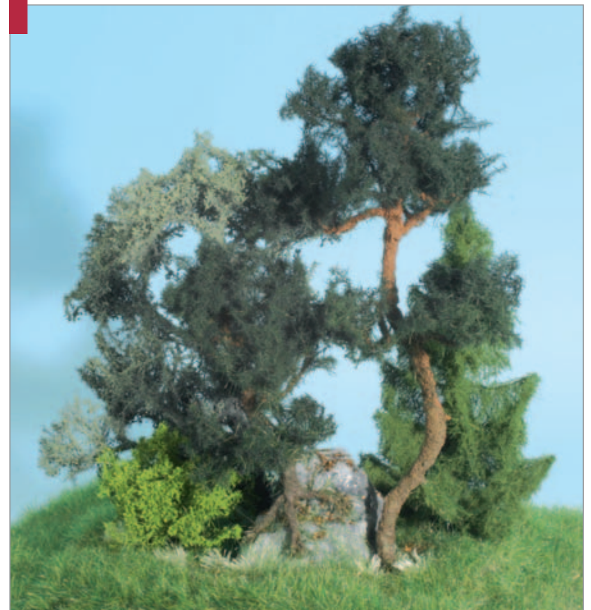
Viele Ausstattungsteile für die Königsspur sind nun auch aus Kunststoff gefertigt lieferbar, wodurch sie einen attraktiven Preis haben. Als Beispiele seien Standbriefkasten, Mülltonnen oder die Gasflaschen genannt. Info: www.besiggmbh.de.

EASYGLEIS ▸ *Brückensystem für Gartenbahn*



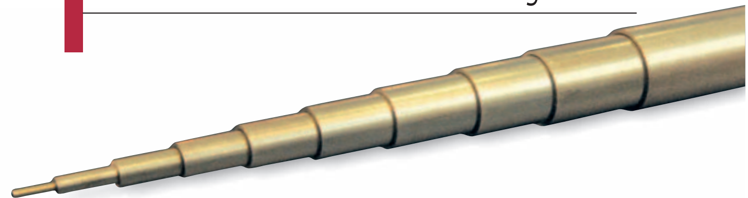
Das Easygleis-Brückensystem besteht wie im Original aus geraden Segmenten, die bei der Gleis-Verlegung im Bogen winklig geschnitten werden. Der verwendete Kunststoff ist selbstverständlich alterungsbeständig und somit zum Freilandeinsatz geeignet. Da Michael Neidhardt auch MTH-Produkte vertreibt, versteht es sich, dass die Brücken auch den hohen Belastungen durch die mehrere Kilogramm schweren US-Lokomotiven Stand halten. Info: www.easygleis.de.

DR. SCHROLL ▸ *Bemooste Eiche*



Aufmerksame Beobachter der Natur dürften sich für die an der Wetterseite bemooste Eiche oder für den Findling mit Mischwäldchen (Bild) ebenso begeistern, wie der Hersteller selbst. Eiche und Findling werden auf fertigen Dioramen geliefert. Info: www.modellbau-dr-schroll.de.

ER-DECOR ▸ *Modellbau-Messingrohre*



ER-Decor vertreibt die präzise gefertigten Messingrohre und -profile von Precision Metals. Nahezu ohne Spiel gleitet ein Rohr in das nächst größere, was exakten Modellbau ermöglicht. Die Belgier fertigen selbst feines Schaumstoffflockmaterial wahlweise in gedeckten oder eher grellen Grüntönen und ein Modellwasser, das bereits ab einer Temperatur von 60 Grad flüssig wird und so beispielsweise Styropor nicht angreift. Das im vergangenen Jahr vorgestellte Bettungssystem mit selbstklebenden Schaumgummi-Streifen ist nun lieferbar. Info: www.er-decor.be.



MERTEN ▸ *Vopos und Trapos in H0*



Reisende und wartende Reisende samt Gepäck erweitern das TT- sowie das N-Sortiment. Volkspolizisten und Transportpolizisten, mit denen nicht zuletzt Eisenbahn-Fotografen so ihre eigenen Erfahrungen machten, lassen in H0 die DDR-Zeiten aufleben.

G.P.P. ▸ *Modellwasser*



Die Franzosen brachten ein Ein-Komponenten-Modellwasser, das glasklar aushärtet, und neue Bäume (Bild) mit auf die Spielwarenmesse,. Info: G.P.P., Chemin des Ecureils, F-03170 Montvicq.

HEKI ▸ *Begrasungsgerät Flock-Star*



Charakteristisch für das Begrasungsgerät Flock-Star (Bild) ist die konstante Spannungsquelle aus dem Modellbahn-Trafo und die Ausführung als Becher, die ein Befüllen auch während des Begrasungsgvorgangs zulässt. Mit zwei unterschiedlichen Grashöhen fertig beflockte Matten bietet Heki in vier Farbgebungen an. Die Citiline-Kartonmodellserie wird durch ein Fabrikhallenset mit Schuppen und eine Werkhalle erweitert. Info: www.heki-kittler.de.

FALLER ▸ *Riesenbühl-Aussichtsturm in H0*



Mit der historischen Nürnberger Feuerwache in H0, deren Vorbild bald ausgedient hat, fanden die Gütenbacher nicht nur Anklang bei den Floriansjüngern der Frankenmetropole. In der Variante als funktionsfähiges Premium-Modell fürs Car-System ist, abweichend vom Vorbild mit geschlossener Rückfront, eine Durchfahrt vorgesehen. Während der Hörnumer Leuchtturm mit funktionierendem Leuchtfeuer sich für Sylter Seestücke besonders eignet, besinnt sich Faller mit dem Aussichtsturm (Bild) auf die eigene Heimat: Das Vorbild steht auf dem Riesenbühl im Schwarzwald. Mit H0- und N-Fertigmodellen kommt man denjenigen entgegen, die Geld, aber keine Zeit zum Bauen haben. Auch an den Nachwuchs wird gedacht: „Faller 1zwei3“ soll den Einstieg vereinfachen. „Auspacken, aufbauen und spielen“ sei die Devise, erklärt Michael Lang, für PR und Marketing zuständig. Stecksystem-Häuser, Car-System und Landschaftselemente ermöglichen Spielspaß selbst ohne Modellbahn.

HMB ▸ *Werkhalle mit Tonnendach von H0 bis Z*



Die lasergeschnittenen Bausätze von Huppertz-Modellbau aus Arnsberg orientieren sich weiterhin an Vorbildern aus der Montan-Region. In den Baugrößen H0 und N war auf dem Messestand ein detailgetreuer Förderturm zu begutachten, während der Kohlebunker nur in 1 : 87 vorgestellt wurde. Angekündigt für alle gängigen Nenngrößen von H0 bis Z ist die Werkhalle in Stahlfachwerk mit Tonnendach.

IMS-Modell ▸ *Fachwerk-Mühle in 0*



Auf lasergeschnittene Holz-Modellbausätze in den Nenngrößen 0 bis Z hat sich die erstmals auf der Nürnberger Messe vertretene Firma aus Kirchhain spezialisiert. In Halle 1 präsentierte Dr. Fritz-Joachim Hüther unter anderen fertig montierte Exemplare eines Berghauses aus dem Oberwallis sowie von Fachwerkhäusern mit Satteldach, darunter auch einer Mühle (Bild), jeweils in verschiedenen Baugrößen. Info: www.ims-modell.de.

HEICO ▸ *Resin-Fertiggebäude in H0*

In Anlehnung an die britische Hornby-Skaledale-Edition erscheinen im Heico-Sortiment von Hornby Deutschland Resin-H0-Fertigmodelle mit regionalem, kontinentalen Bezug. Unter anderen präsentierten sich ein kleinstädtischer Bahnhof (Bild) mit Güterschuppen, ein Stellwerk mit Fachwerkobergeschoss, ein Bauernhaus mit Dachreiter, ein dörfliches Gemeinschaftsbackhaus und ein Werkzeugschuppen sowie ein Bildstock, ein dreieinhalbgeschossiges Lagerhaus und ein Trafohäuschen. Etliche H0-Ladegüter erinnern an die ursprüngliche Kernkompetenz der Coburger. Zu



sehen oder zumindest angekündigt waren unter anderen Beladungen Druckgasröhren, Wechselbehälter, Schmierstoffkessel, Stahlbauteile, Aluminiumrohre und Gitterausleger für Flach-, Niederbord- oder Behältertragwagen sowie Düngemittelsäcke für Eaos.

JORDAN ▸ *Teichbauset*



Ein für H0 und TT verwendbares Teichbau-Set (Bild) ist neu im Sortiment des oberpfälzischen Herstellers. Ein Beutel mit Papiermaché dient zum Modellieren von Felsformationen. Info: www.jordan-modellbau.de.



KIBRI ▸ *Mobil in H0*



Mit der Übernahme durch die Wuppertaler Firma RIRE hat sich nicht nur die Farbe beim Messeauftritt geändert. „Wir bewegen alles", betonte Kibri-Geschäftsführer Armin Weber. Wovon man sich unmittelbar überzeugen konnte: Ob Menck- und andere Bagger, ob Liebherrkran oder Mähdrescher, die neuen Mobilmodelle, teils mit bis zu acht Funktionen, wurden vom Messepersonal in Aktion vorgeführt. Bei den Gebäudemodellen beeindruckte der H0-Bahnhof Kienbach. Auch in N und Z führten geschickte Abwandlungen bekannter Bausätze zu neuen Ergebnissen.

KRAUTHAUSER ▸ *„Habt Ihr `n Hund?" in H0*

Nach dem heimatlichen Oberlausitzer Vorbild der Nachbarin mit Hunderl gestaltete Bernd Hauser eine kleine Szene für H0. Weitere Tiere und kleine Szenen sowie Gespanne bereichern das H0-Zubehör. Info: E-mail: info@krauthauser.de.

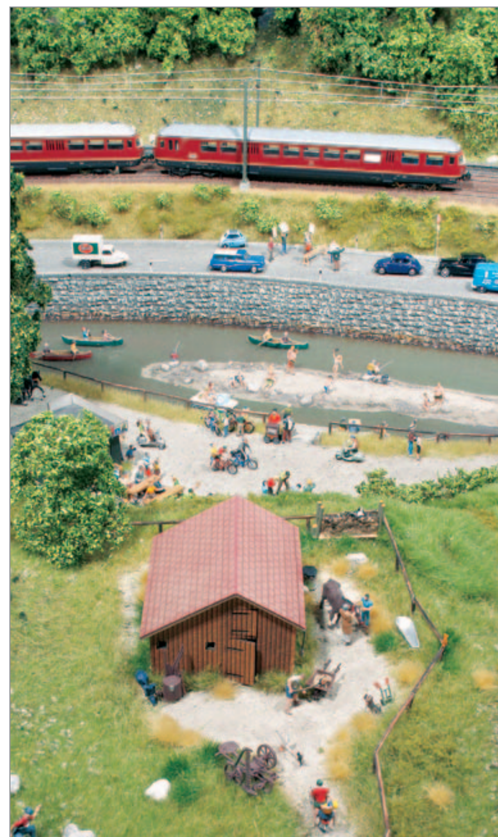
LOTUS LOKSTATION ▸ *Schlitten in IIm*



Lotus Lokstation fährt buchstäblich mit dem Gartenbahner Schlitten: Vorbildgerecht unterschiedlich gestaltete Echtholzschlitten (Bild) sind als Dreier-Sets erhältlich. In maßstäblicher Ausführung fertigen die Österreicher den Wagen 3114-1 der Mariazeller-Bahn. Bereits die Basisversion wird natürlich vorbildgerecht gestaltet sein, doch ist auch eine Ausführung mit beispielsweise durch Vorhänge verfeinerter Inneneinrichtung in Planung. Als Umbau-Lok auf LGB-Basis liefert die Lokstation die ÖBB-Baureihe 2092. Info: www.lotuslok.at.

NOCH ▸ *Kartongebäude in H0*

Echtholz und lasergeschnittener Karton verbreiten sich immer mehr beim Gebäudemodellbau. Eine der Firmen, die diesen Trend mit begründete, war Noch. Auch 2008 wächst das Karton-Segment wieder um ein paar Neuheiten: Haltepunkt, Kiosk, Feldscheune, Gartenhaus und ein Köf-Lokschuppen. Marktforschungen haben ergeben, dass viele Kunden Komplett-Pakete wünschen. Noch liefert jetzt ein Landschaftsbaupaket mit Preisvorteil, das die wichtigsten Utensilien enthält: Terra-Form-Material, Geländekrepp, Felsspachtel, Streugras, Seefolie usw. Ebenfalls einen Preisvorteil dürfen die Kunden bei neuen Figuren-Mega-Sets erwarten. Vor allem die vereinfachte Verpackung soll sehr kostensparend sein. Der beliebte Grasmaster erhält eine feine Dosierspitze, die speziell für kleine Flächen gedacht ist. Für Grasinseln liefert Noch vorgefertigte, auf einer Trägerfolie befestigte Grasbüschel, die mit etwas Kleber platziert werden können. Die Limburger Zigarre (ETA 176, Bild) wird es in einer technisch verbesserten Neuauflage geben.



PECO ▸ *H0e-Flexgleis*



Neu bei Peco ist ein H0e-Flexgleis (Bild), das auch bei den deutschen Schmalspurbahnern auf Interesse stoßen dürfte, ebenso wie das Code 75-Gleis mit Betonschwellen. Einen neuen Weichenantrieb mit Schalter und speziellem Kondensator, der zur Dämpfung von Spannungsspitzen gedacht ist, zeigten die Briten ebenfalls in Nürnberg. Im Ausstattungsprogramm waren ein historischer Ladekran sowie ein Wasserkran mit zugehörigem Heizofen in H0 zu entdecken.

P.L.MODELL ▸ *TT: Wasserkran und Leig*



Aus Schneeberg im Erzgebirge erreicht uns ein wohlfeil gelungener sächsischer Wasserkran mit schwenkbarem Ausleger für TT (Bild). Die im MODELLEISENBAHNER vorgestellten Langenschwalbacher gibt es in DB-Ausführung der Epoche III, für die Epoche II rollt eine Leig-Einheit an. In Vorbereitung ist ein vierachsiger Schnellzugwagen B4üp preußischer Bauart, der zuerst für die DR-Epoche III gestaltet wird. Infos: www.lorenz-modellbahn.de.

REITZ ▸ *Figuren vom „Anhalter" in H0*



Die zum Askanischen Platz gewandte Hallenfront und das Empfangsgebäude des Anhalter Bahnhofes in Berlin wurden von Figurengruppen gekrönt, die bei Reitz-Modell als Güsse im H0-Maßstab erhältlich sind (Bild). Die Urformen stammen übrigens aus der geübten Hand von Bernd Hauser. Info: www.reitz-modellbau.de.

PREISER ▸ *Spurensicherung und Zootiere in H0*



Themenschwerpunkte setzen die Kleinkunst-Werkstätten in H0. So kann man demnächst die von Fernseh-Krimis bekannte Spurensicherung an einem Modellbahntatort inszenieren oder die in einem historischen Stadthaus untergebrachte Polizeiwache mit Polizeibeamten in Aktion umgeben. Tiere vom Eisbären und Seehunden (Bild) über den Tiger bis zum Nashorn können den Anlagentierpark bevölkern oder wildlebend inszeniert werden. Ein neues Super-Set mit 60 Miniaturfiguren thematisiert die Welt des Sports, wofür sich am Preiser- und Merten-Stand auch in natura Aerobic-Animateusen ins Zeug legten. Für TT und N wird die Bahnhofsmission mobilisiert, während TT-Camper sich dem süßen Nichtstun widmen. Bergarbeiter und Passanten bereichen die N-Bevölkerung. Sitzende Reisende und Passanten beleben die Z-Welt. Chinesisches Bahnpersonal tritt seinen Dienst bei der Gartenbahn an (aha!), während sich DB-Bedienstete mit der Nenngröße I, US-Bahner mit 1:43 bescheiden.

POLA ▸ *Land-Kohlenhandel mit Lanz-Bulldog in G*



Als Exklusivmodell bietet Faller die Hammerschmiede mit funktionsfähigem Schmiedehammer und angetriebenem Wasserrad an. Mit der Kohlenhandlung (Bild) geht Pola zurück in die Epoche II und die frühe Epoche III, als der in der Packung enthaltene Lanz-Bulldog noch kein begehrter Oldtimer war. Wer demnächst im Gartenbahnhäuslebau tätig werden will, der kann ab Mai 2008 auf das mehrteilige Metall-Baugerüst samt Gerüstbauer und Borgward-Pritschen-Kleinlaster zurückgreifen. Für die Bestückung von Reisezugwagen, Straßenbahnen und Bussen sind zwei Sets mit sitzenden Reisenden gedacht.

SCHREIBER ▸ *Wilhelma-Theater in N*

Für die Baugröße H0 bietet Set fünf der Altstadt-Serie drei weitere Fachwerkhäuser als Kartonmodellbausätze. „Sie werden nicht nur gestandene Modellbahner, sondern auch Kinder erfreuen", ist sich Dr. Uwe Kächler vom Aue-Verlag sicher. Die Neuentwicklung der Rheinpfalz bei Kaub in N löst den weniger maßstäblichen und nicht so detaillierten früherer Schreiber-Bogen ab. Ebenfalls im Maßstab 1:160 wird das Kartonmodell des klassizistischen Stuttgarter Wilhelma-Theaters aufgelegt. Der historische Hafenschlepper „Bulldog" im Maßstab 1:100, ein Vollrumpfmodell, ist selbst für H0- und TT-Motivanlagen durchaus eine Bereicherung. Info: Aue-Verlag, Postfach 1108, 74215 Möckmühl.

SOMMERFELDT ▸ *N-Stromabnehmer*

Zwischen all den feinen Oberleitungsdrähten und den schwebenden Stromabnehmern des Messestandes war auch das Ehepaar Sommerfeldt wieder in Nürnberg vertreten und hatte einen Doppel-H-Mast mit unterschiedlich langen Auslegern für verschiedene Gleissysteme dabei. Außerdem gibt es ein funktionsloses, aber dekoratives Fahrdraht-Trennstück.



SILHOUETTE ▸ *Ahorn und Platane*

Ahorn (Bild) und Platane erweitern das Baumsortiment des Begrünungsspezialisten. Wie bei Albert Rademacher üblich, entstehen die Bäume in Handarbeit und sind für die verschiedenen Jahreszeiten korrekt belaubt zu beziehen. Ahorn-Belaubungsmaterial ist auch einzeln erhältlich. Waldboden mit unterschiedlichem Bewuchs lässt sich in den Farbtönen Sommer und Frühherbst darstellen und findet sich im Mini-Natur-Sortiment. Beim Anblick der goldbeigefarbenen Wiese freut man sich schon auf den Sommer. Info: www.mininatur.de.



STANGEL ▸ *Schrankenposten, Stadtkulisse*



Aus Polen erreichen uns der feine Bausatz in Messing-Ätz-Manier eines Schrankenpostens für H0 (Bild) und ein Wohnhaus für Bedienstete. Neue Stadtkulissen gibt es für H0 und 0. Den Wittfeld-Akku-Triebwagen wird es als zweiteiliges Fahrzeug in Spur I geben. Für Spur 0 wird der bereits lieferbare Wittfeld-ET nunmehr mit Mittelwagen angeboten. Infos: www.stangel.pl.

TRAINSAFE ▸ *Funktions-Displays*

Auf einem Sockel, wahlweise eine schwarz glänzende Acrylplatte oder etwas nobler aus Holz, wird eine Staubschutzhülle aus Acryl gesetzt. Wahlweise kann die Präsentationseinheit mit Beleuchtung und Rollenlaufsätzen ergänzt werden, erhältlich ist sie in den Spurweiten Z bis G, auf Anfrage auch für S und II. Infos: www.train-safe.de.

STEINER ▸ *Gartenbahn-Gleissystem*

Exakt im Maßstab 1:22,5 fertigt Roland Steiner ein Gartenbahn-Gleis mit Edelstahl-Schienen und Kunststoff-Schwellen nach Vorbild der Rhätischen Bahn (RhB). Wegen dem gegenüber konventionellem Gartenbahn-Gleismaterial niedrigeren Schienenprofil eignen sich die Gleise auch für Spur I. Besondere Aufmerksamkeit verdienen die 1200-mm-Bogenweichen. Info: www.gartenbahn-team.de.

VALLEJO ▸ *Neue Mattfarben*



Speziell für Panzer, wegen der Vielzahl unterschiedlicher Brauntöne natürlich auch für Modellbahner geeignete Farben liefert Vallejo unter dem Markennamen Panzeraces. Entwi–ckelt wurden die Farben zum Auftrag mit dem Pinsel, doch lassen sie sich mit Wasser verdünnt auch mit der Airbrush-Pistole spritzen. Info: www.modellbaufarben.de.

VOLLMER ▸ *Packstation und Baumhaus für H0*



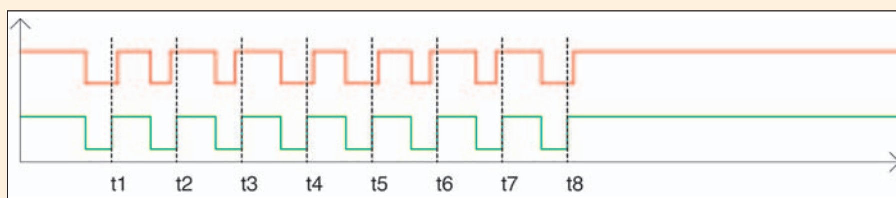
Neue Zeit, neue Technik: Bei der Post sollen so genannte Packstationen den Kunden auch bei Paketversand und -abholung an Selbstbedienung gewöhnen. Diese Neuerung gibt es jetzt in H0 (Bild). Ganz auf der Öko- oder Abenteuer-Linie ist ein Baumhaus. Eine Reihe Eisenbahnerwohnhäuser können entsprechende H0-Siedlungen bereichern. Außerdem steigt der Stuttgarter Hersteller mit Metallmodellen in den H0-Pkw-Markt ein. Infos: www.vollmer-online.de.

Genau wie bei analog gesteuerter Technik wächst auch bei der PC-Steuerung mit ihren Aufgaben der Kabelsalat, Grund genug, Alternativen zu suchen.

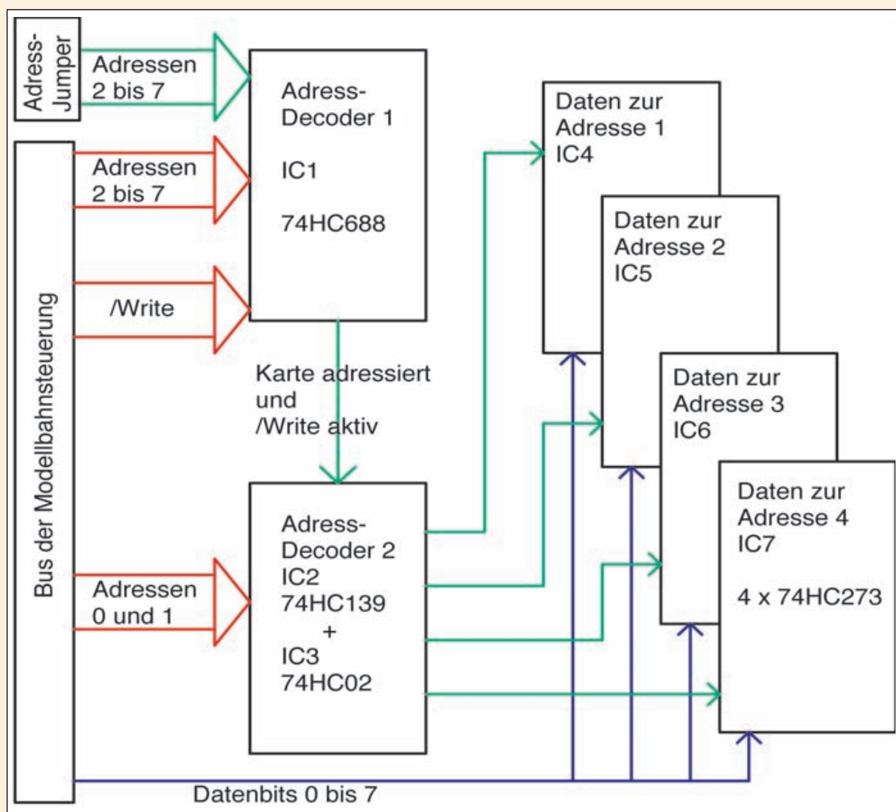
Neues von Groupie-MEB-Tron

Teil 1

Bits im Gänsemarsch



Die rote Kurve zeigt den Signalverlauf der Senderkarte, die grüne den Empfänger-Referenzimpuls.



Adressdecoder und Zwischenspeicher erfüllen eine ähnliche Funktion wie auf der Weichenkarte.

Die nicht kommerzielle Modellbahnsteuerung Groupie-MEB-Tron ist nun schon seit etlichen Jahren bei verschiedenen Modellbahnern im Einsatz. Dabei ist sie mit den Anlagen und an ihren Aufgaben gewachsen. Kehrseite der Medaille: Auch der Kabelsalat ist kräftig mitgewachsen, was insbesondere bei transportablen Anlagen einen ziemlichen Aufwand für Verdrahtung und deren Dokumentation bedeutet.

Die Beteiligung an einer Ausstellung hat daher dem Autor den kräftigen Anstoß gegeben, auf Abhilfe zu sinnen. Äußerer Anlass: Ein Schattenbahnhof mit 14 Weichen und neun Signalen erforderte neue Kabelbäume und Steckverbinder.

Die Idee reifte, die Betriebsspannung ähnlich wie bei digitalen Systemen zur Informationsweitergabe zu nutzen. Das Ganze musste natürlich für den Selbstbauer ohne Spezialteile zu realisieren und mit der bisherigen Technik kompatibel sein. Dies erforderte Kompromisse. Gleichwohl lässt sich das Ergebnis sehen: Beispielsweise für acht Signale sind nur noch ein Kabel und die Verdrahtung der am Gleis sowieso vorhandenen Masse erforderlich statt 17 einzelner Adern. Da lohnt sich auch der elektronische Aufwand.

Wenn dann noch der Lichtwechsel ähnlich wie beim Vorbild gleitend vonstatten geht, ist auch die Kostengegenrechnung akzeptabel.

Auch bei den Weichen ist der Gewinn deutlich. Zwar sind hier zwei Leitungen (plus Masse) nötig, die Bausteine schalten aber mit Wechselspannung und taugen daher auch für motorische Antriebe. Zudem sind sie galvanisch von der Steuerung getrennt, was die Störsicherheit verbessert.

Vom Computer abgeschaut

Doch der Reihe nach: Wie funktioniert so etwas? Wenn man mehrere Signale oder Informationen über nur eine Leitung senden will, muss man sie hintereinander, das heißt, seriell übertragen.

Das kennt man vom Computer: Die älteren Druckeranschlüsse haben für jedes einzelne Bit und weitere Steuerleitungen je eine Ader. Das führte zu relativ dicken Kabeln und Steckern mit vielen Kontakten, eben den Nachteilen der parallelen Datenübertragung. Modems und andere Geräte benutzen die COM- oder USB-Schnittstelle. Sie brauchen nur wenige Verbindungen, weil sie die verschiedenen Daten hintereinander über ein und dieselbe Leitung senden.

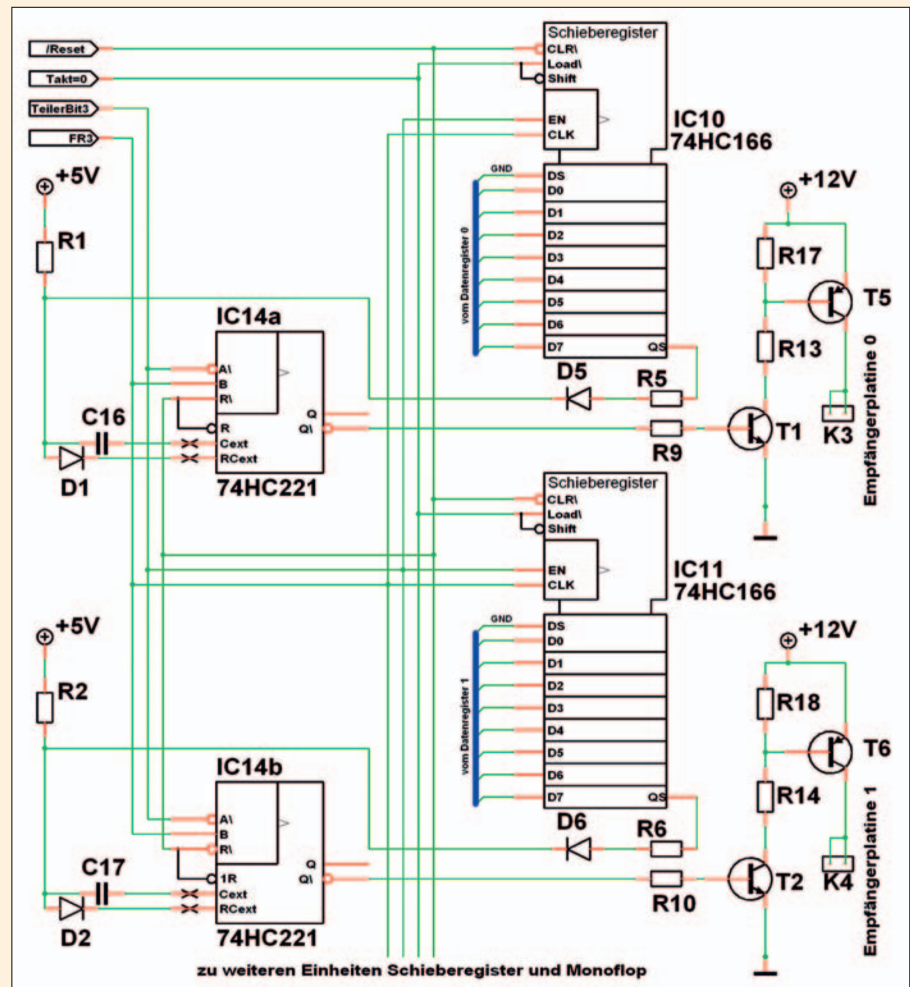
Bei digitalen Modellbahnsystemen werden der Betriebsspannung höherfrequente Signale zur Verschlüsselung der Informationen mitgegeben. Dies hätte jedoch erheblichen Schaltungsaufwand erfordert, wenn man ohne Spezialteile wie etwa Microcontroller auskommen will.

Einfacher ist es, durch mehr oder minder lange Unterbrechung der Betriebsspannung Informationen zu übertragen. Im Empfängerbaustein kann ein Kondensator mit nachgeschalteter Spannungsstabilisierung die kurzen spannungslosen Phasen überbrücken; die angeschlossenen Leuchtdioden leuchten dann flackerfrei.

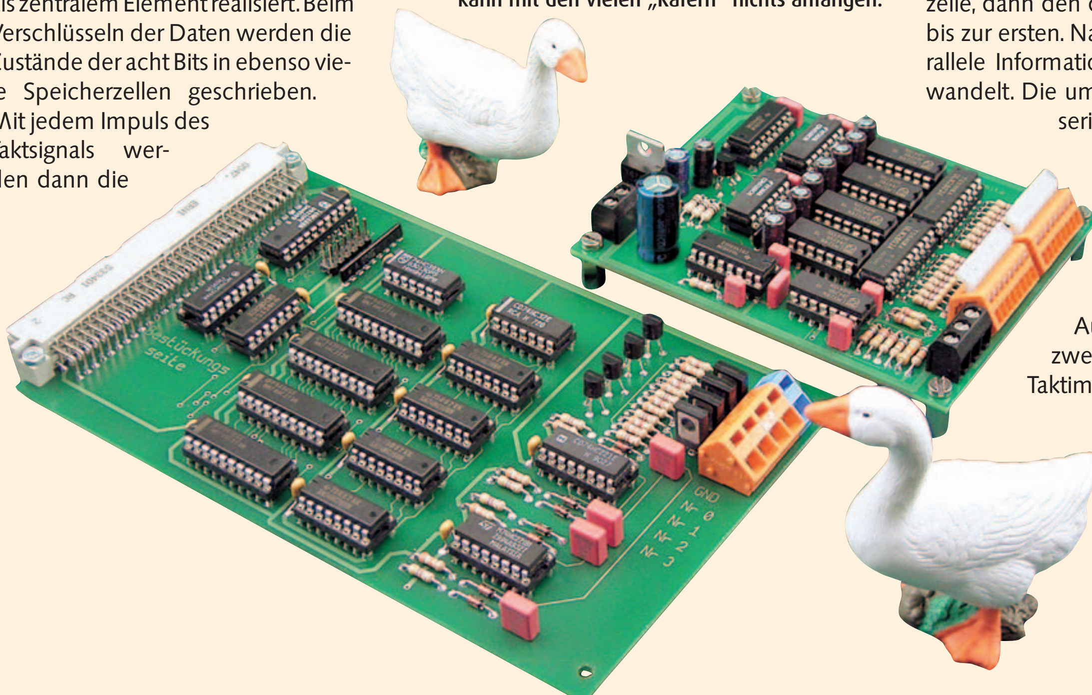
Trotzdem kann man die Informationen wiedergewinnen (siehe Kurven-Diagramm auf Seite72). Mehrmals pro Sekunde wird die Spannung, hier in Rot dargestellt, achtmal in schneller Folge unterbrochen. Eine kurze Pause bedeutet dabei „Signal grün" und eine längere Pause „Signal rot". Bei den Weichen heißt das entsprechend „Spule stromlos" oder „Spule eingeschaltet". Im Empfänger wird bei Beginn einer jeden Pause ein Impuls erzeugt (im Diagramm grün dargestellt). Er ist immer gleich lang, dabei aber länger als die kurzen Pausen und kürzer als die langen Unterbrechungen. An seinem Ende, zu den Zeitpunkten t1 bis t8, wird jedes Mal der Zustand des Eingangssignals ausgewertet. Ist die Spannung noch „aus", heißt dies, dass „Rot" übertragen werden sollte. Umgekehrt bedeutet „Spannung ein", dass das zugehörige Signal „Grün" anzeigen soll.

Schaltungstechnisch wird das Konzept auf der Sender- wie auf der Empfängerseite mit so genannten Schieberegistern als zentralem Element realisiert. Beim Verschlüsseln der Daten werden die Zustände der acht Bits in ebenso viele Speicherzellen geschrieben. Mit jedem Impuls des Taktsignals werden dann die Bits sozusagen zum Ausgang hinausgeschoben. Das heißt, der Ausgang hat zunächst den Zustand der achten Speicherzelle, dann den der siebten und so weiter bis zur ersten. Nach acht Takten ist die parallele Information in eine serielle umgewandelt. Die umgekehrte Wandlung, von seriell zu parallel, erfolgt entsprechend: Das Signal wird dem Eingang eines Schieberegisters zugeführt und erscheint beim ersten Taktimpuls am ersten Ausgang, beim zweiten am zweiten und so fort. Nach acht Taktimpulsen liegen folglich die hintereinander gesendeten Daten an den acht Ausgängen wieder gleichzeitig an.

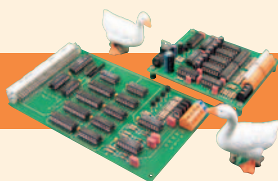
Da sich während des Schiebens die Signalausgänge ständig →

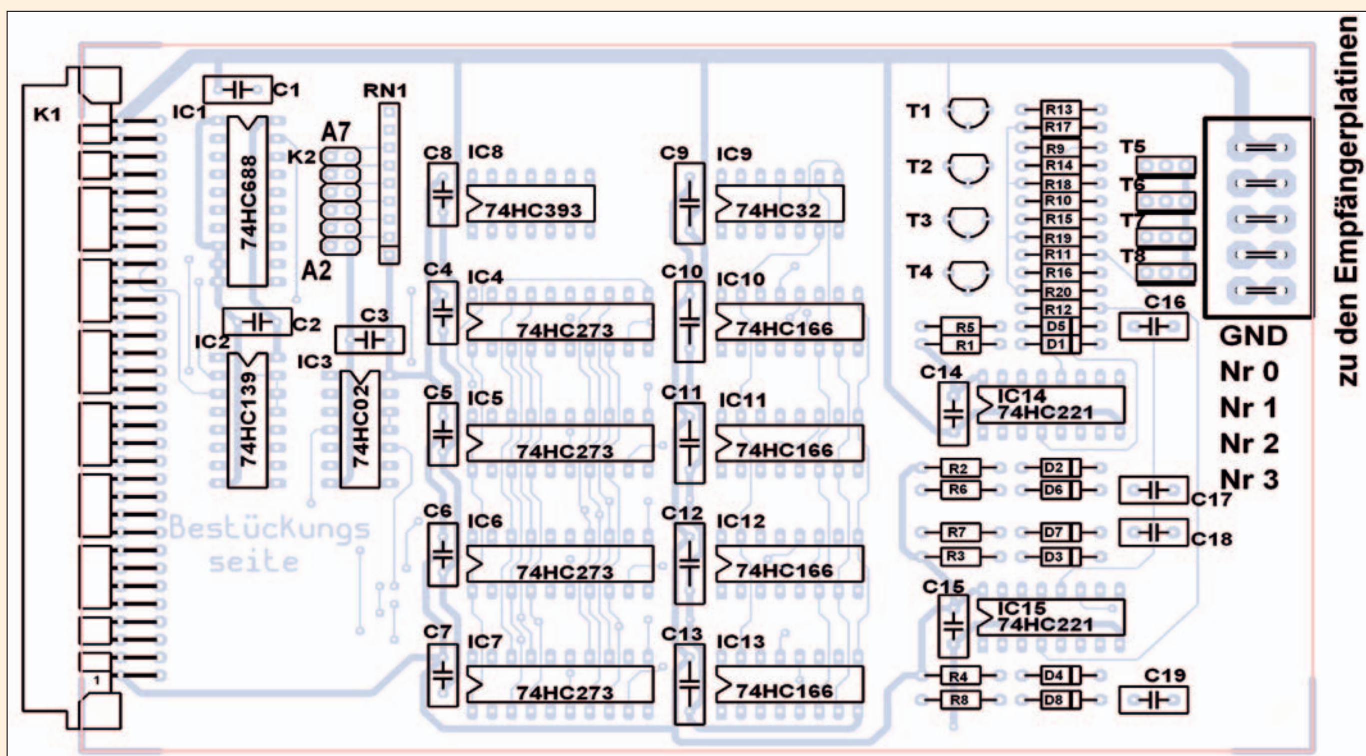


Schaltbild: Die Schieberegister wandeln die parallele Information in eine serielle um.



Sender- und Empfängerplatine: Das Federvieh kann mit den vielen „Käfern" nichts anfangen.





Graphiken: Grundmann

Bestückungsplan der Karte: Die Bauteilwerte fehlen zugunsten der besseren Übersicht.

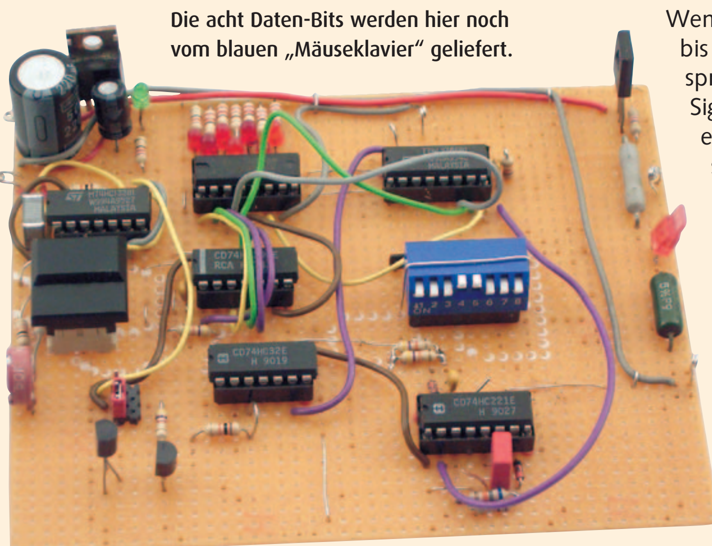
ändern, darf deren Signal in dieser Zeit nicht ausgewertet werden. Daher folgt einem Übertragungszyklus eine immer gleichlange Pause. Sie dient auch dazu, die Empfängerschaltung zeitlich mit dem Sender zu synchronisieren.

Übersicht per Blockschaltbild

Die Gesamtschaltung der in den Bus der Steuerung einzusteckenden Karte ist zu umfangreich, um sie in einer einzigen bildlichen Darstellung wiederzugeben. Deshalb bietet sich die Gliederung in Funktionsgruppen an. Die zu übertragenden Daten müssen zwischengepeichert werden. Die Karte kann bis zu vier Empfängerplatinen für Signale oder zwei Empfänger für Weichen bedienen. Daher muss sie auch viermal acht Bit speichern können.

Der Schaltungsteil mit Adress-Decoder und Zwischenspeichern (siehe Abbildung auf Seite 72) entspricht weitgehend der Weichenkarte, die im MODELLEISENBAHNER, Heft 10/2001, vorgestellt wurde.

Mit sechs Steckbrücken legt man die Basisadresse, also die kleinste Adresse, auf die die Karte reagiert, fest. Wenn die Adressleitungen 2 bis 7 dieser Einstellung entsprechen und das „/Write"-Signal aktiv wird, gibt IC1 ein Signal an IC2 ab. Dieses aktiviert, abhängig von den Adress-Bits 0 und 1, einen der vier Datenzwischenspeicher. In die vier Leitungen müssen noch Inverter geschaltet werden; diese sind in IC3 enthalten. Die auf dem Bus anliegenden Daten-Bits werden in einem der ICs 4 bis 7 gespeichert.



Die acht Daten-Bits werden hier noch vom blauen „Mäuseklavier" geliefert.

Fotos: Grundmann

Taktvolles Benehmen

Als Takt für die Schieberegister dient das niedrigstwertige Bit des Fahrregler-Taktsignals. Es wird vom Bus abgegriffen. So können einige Bauteile gespart werden und mehrere Karten mit dem gleichen Takt arbeiten. Auf diese Weise erübrigen sich auch mehrere Abgleichpunkte.

Außer dem 100-Hz-Takt der Fahrregler werden noch weitere Signale benötigt. Die Frequenz wird mit dem Binärzähler in IC8a durch 16 geteilt. Der vierte Ausgang wird logisch „1", wenn der Zählerstand 8 erreicht ist, und bleibt bis 15 „high". Dadurch erhält man die erwähnte Pause, in der nicht geschoben wird.

Weiterhin erkennen die drei Oder-Gatter in IC9 den Zählerstand „0"; in diesem Augenblick müssen nämlich die Schieberegister mit den zu übertragenden Daten geladen werden. Schließlich wird die „Reset"-Leitung zum Zurücksetzen der Schaltung angezapft.

Einen Einblick in die Entstehungsgeschichte der Schaltung gewährt übrigens nebenstehende Abbildung: In der Experimentierphase wurden die acht Daten-Bits noch vom blauen „Mäuseklavier" abgeliefert. *Peter Grundmann/hc*

Teil 2 in der Mai-Ausgabe

BASTELTIPPS



Die übersichtliche Teilezahl für den Prellbock erleichtert den Nachbau.

Prellböckchen

Mit einfachen Mitteln entsteht ein Prellbock für H0e-Anlagen.

■ In Lohsdorf in der Sächsischen Schweiz, auf dem Gelände der ehemaligen Schmalspurbahn Goßdorf-Kohlmühle - Hohnstein, hat der rührige Schwarzbachbahnverein seinen vorläufigen Sitz. Als ersten Schritt rekonstruierte er den Haltepunkt Lohsdorf. Am talwärtigen Ende der dort verlegten Gleise befindet sich das Vorbild zum H0e-Modell. Zum Nachbau benötigt man sechs Holzleisten (13 x 3 x 2 mm) für die senkrechten Schwellen, die man mit den Schmalseiten aneinanderklebt. Ein Leistenstück mit zwei 0,6-mm-Bohrungen wird als Querbohle mit zwei gekürzten Stecknadelenden (Länge 5,5 mm) mit viereckig gefeiltem Kopf (0,5 mm Kantenlänge) als Spillen so befestigt, dass sich die Mitte der Querbohle etwa 7 mm über Schienenoberkante des anstoßenden Gleises befindet. Zwei 13 mm lange Schienenprofile klebt man als Verstärkungselemente an die Rükkseite des Prellbocks. Wer Echtsteinschotter sparen möchte, kann als Kern des Haufens ein Styrodur-Formteil (18 x 18 x 5 mm) zurechtschneiden. Einen Computer-Ausdruck des Signals Gsp0 (3,5 x 3,5 mm), klebt man auf ein schwarz lackiertes Blechstück (3,5 x 3,5 x 0,25 mm) und befestigt dieses an der Vorderseite des Prellbocks.

Peter Hauswald



Holz, Stein, Metall: Vorbild-Material für stimmiges Aussehen.



Die massiven Schienenprofile stoppen den H0e-Zug.



Fotos (4): P. Hauswald

Der echte Prellbock wurde für den Museumsbetrieb aufgebaut.

Kleber-Stopfen

Das Aushärten von Klebstoff in der Kanüle lässt sich mit dem Einsetzen eines Drahtes verhindern.

■ Modellbahner arbeiten häufig mit Klebstoffen. Für viele Materialien empfehlen sich individuelle Kleber, die aber oft nur in kleinsten Mengen benötigt werden. Darum verkleben gerne die dünnen Kanülen und der Ärger darüber verhindert dann auch noch die gewünschte ruhige Hand beim Arbeiten. Abhilfe schafft ein etwa 6 cm langes Stück dünner, federharter Draht. An einem Ende wird er mit einer Zange zu einem Griff gebogen, dann kann man ihn immer als Platzhalter in die Klebstoffkanüle einführen. Leider wird man diesen praktischen Helfer aber oft suchen müssen oder gar verlieren, da der Draht sehr dünn und auf dem Arbeitsplatz fast unsichtbar ist. Wenn man den Draht in einen kleinen Klumpen Knetmasse an den Hals der Klebstoffflasche steckt, geht er nicht verloren.

Wolfgang Loidol



Foto: W. Loidol

Der Draht verhindert das Zusetzen der Kanüle, was gerade bei kleinem Innendurchmesser des Rohres gerne passiert.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Zahnradbahnen sind im Modell selten anzutreffen. Besondere Exklusivität garantiert ein Zahnstangen-Bausatz von Micro-Metakit.

Teil 1

Zahn-Behandlung

Bergauf wie bergab muss die Zahnradlok am talseitigen Ende der Garnitur und mit der Rauchkammertür zum Berg stehen.



Funktionsfähige Zahnrad-Lokomotiven sind im H0-Maßstab feinmechanische Meisterleistungen. Solche Modelle werden wohl auch künftig nur von Kleinserienanbietern, wie beispielsweise Micro-Metakit, erhältlich sein. Die wenigen Großserienmodelle, wie sie beispielsweise von Fleischmann angeboten werden, hat es in dieser Form beim Vorbild nie gegeben, dennoch garantieren sie dank des hauseigenen Zahnstangensystems zusätzlichen Spielbetrieb.

Einen exklusiven Zahnstangenbausatz nach dem System Abt bietet Micro-Metakit als Grund- und Erweiterungspackung an. Diese Zahnstange wurde ursprünglich dem Roco-Line-Gleissystem angepasst. Sie lässt sich aber auch auf dem Tillig-Schwellenrost verarbeiten. Klar, eigentlich müssten Stahlschwellen zum Einsatz kommen, aber die angekündigten Kleinserien-Produkte von Ralph Steinhagen sind noch nicht lieferbar.

Um die Verarbeitung der Bauteile zu dokumentieren, entstand ein 120 cm langes Schaustück, das sich in der Landschaftskontur an die württembergische Steilstrecke Honau – Lichtenstein anlehnt, auf der allerdings Zahnstangen des Systems Riggenbach verlegt waren.

Sowohl Grund- als auch die Erweiterungspackung sind für eine Gleislänge von etwa 100 cm bestimmt. In der Grundpackung sind der Ein- und Auslauf mit abgeschrägten Zahnstangenstücken enthalten. Die Zahnstangenstühle bestehen aus brünierten Messinggussteilen. Die gezackte Zahnstange aus Messingblech erinnert ein wenig an ein grobes Laubsägeblatt. Um die Schwellen exakt mittig zu durchbohren, liegen den Packungen eine entsprechende Bohrschablone sowie zwei 1,5-mm-Bohrer bei. Eine kleine Lehre dient zur Kontrolle der nahtlosen Übergänge bei den Zahnstangenstößen.

Um das Gleis mit beim Vorbild 15 m langen Gleisele- →

Im Bausatz von Micro-Metakit sind Zahnstangenstühle aus Messingguss sowie die Zahnstangen für eine Gleislänge von etwa 100 cm enthalten. Eine Bohrschablone sowie zwei beigepackte Bohrer gehören ebenfalls zum Bausatz.



Der zylindrische Zapfen an der Unterseite verschwindet später in der mittig platzierten Bohrung in den Schwellen.

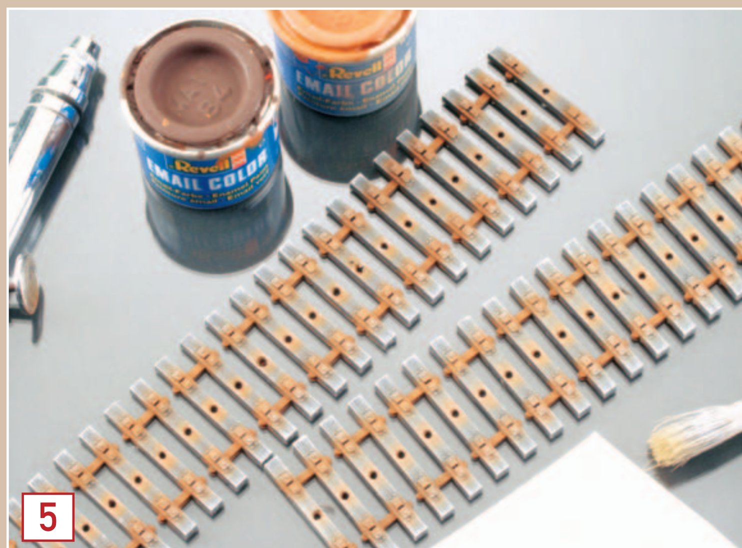




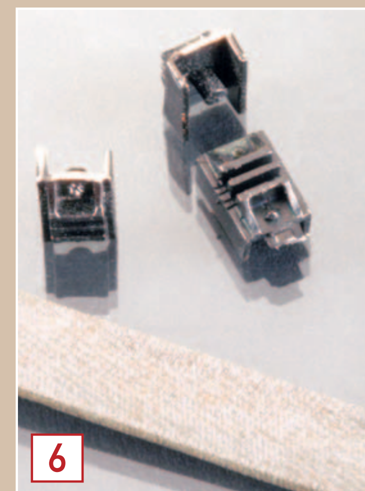
Der Bausatz besteht aus der Grundpackung und dem Erweiterungsset. Die Grundpackung enthält auch die Ein- und Ausfädelung der Zahnstange.



Dann erhält jede Schwelle mittels aufgesteckter Schablone mittig eine Bohrung.



Die Farbgebung der Schwellen erfolgt am besten vor dem Verkleben.



Die Reste der Angusskanäle entfernt man mit einigen Feilstrichen.

menten und entsprechenden Doppelschwellen darzustellen, wurde der Schwellenrost in gleich lange Teile mit jeweils 24 Einzelschwellen gekürzt. Zwischen jeder Doppelschwelle befinden sich also 22 einzelne Schwellen. Das Abtrennen der Verbindungsstege gelingt am besten mit einem scharfen Skalpell.

Die Bohrschablone ist, wie schon erwähnt, auf die Maße der Roco-Line-Schwellen abgestimmt. Da die Tillig-Schwellen minimal dicker ausfallen, lässt sich die Schablone nur mit

Bei der Verwendung von Tillig-Rosten muss die Lehre befeilt werden

Druck aufstecken. Am besten trägt man an der Innenseite der abgewinkelten Bleche mit einigen Feilenstrichen etwas Material ab, so dass sich die Schablone mit leichtem Druck auf die Schwelle aufsetzen lässt. Damit die Bohrung möglichst senkrecht verläuft, sollte man eine Ständerbohrmaschine verwenden. Beim Durchbohren des zähen Industriekunststoffes entsteht ein erhabener Grat, der sich mit einem Skalpell abtrennen lässt. Die Farbgebung der Schwellenroste mit Pinsel und Spritzpistole erfolgt am besten vor dem Fixieren auf dem Trassenbrett. An einigen der bereits brünierten Zahnstangenstühle zeichnen sich Reste der abgezwikkten Angusskanäle ab. Das Entfernen geschieht mit der Feile.

Für die Befestigung auf der Doppelschwelle ist jeweils eines der beiden senkrechten Haltebleche mit einem Sägeschnitt abzutrennen. Auch die Gussteile verklebt man mit dem Schwellenrost am besten, bevor man diesen auf der Gleistrasse fixiert. Micro-Metakit hat dafür einen Zweikomponenten-Epoxidharz-Kleber im Programm. Alternativ eignet sich auch Uhu-Plus-Schnellfest. Im Außenbogen wurde jeweils ein 1 mm hohes Evergreen-Profil als dezente Gleisüberhöhung auf der Trasse verklebt. Der Übergang zur Geraden sollte natürlich sanft und gleichmäßig ausfallen. Dazu feilt man das Profil auf den letzten 5 cm nach Augenmaß flacher. Sind alle Zahnstangenstühle auf den Schwellenrostteilen befestigt, klebt man den Rost auf das Trassenbrett.

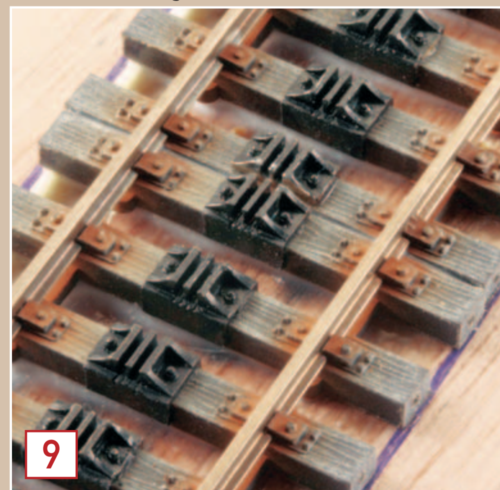
Die Strecke steigt auf einer Gesamtlänge von 120 cm um



7 Für die Befestigung auf Doppelschwellen trennt man eines der beiden senkrechten Haltebleche mit einem Sägeschnitt ab.



8 Die fertigen Schwellenroste klebt man mit Pattex auf die Trasse.



9 Auf der Doppelschwelle liegen die Zahnstangenstühle dicht beieinander.



13 Die Zahnstangenstreifen verklebt man am besten mit Uhu-Plus-Schnellfest.



14 Die Schienenlaschen aus Messingguss können im Bereich der Doppelschwellen mit Sekundenkleber am Schienenprofil befestigt werden.

10 cm an. Der Streckenverlauf ist leicht s-förmig angelegt. Einen Bogenradius von 2 m sollte man möglichst nicht unterschreiten, da sonst ein leichter Versatz der nebeneinander liegenden Zahnstangen später zu Betriebsstörungen führen kann. Nachdem dann die Schienenprofile in voller Länge eingeschoben sind, erhalten diese im Bereich der Doppelschwelle eine Nachbildung der Schienenlaschen mit der Schraubennachbildung. Die Schienenprofile lassen sich übrigens leichter einschieben, wenn man den Schienenfuß an beiden Seiten und unten etwas anfeilt. Die Gussteile sind über den Bahn-Sinn-Shop (Postfach 2, 91284 Neuhaus/Pegnitz) erhältlich. Da bei einem Kunststoffschwellenrost natürlich keine Lötarbeiten anfallen, erfolgt die Befestigung beiderseits der Profile eben mit handelsüblichem Sekundenkleber. Die stärker strukturierten Muttern zeigen dabei nach außen.

Die Zahnstangenstreifen aus Messingblech sind ab Werk brüniert. Um eine feste Klebeverbindung zu garantieren, sollte man die glatten Seitenflächen mit einer Schmirgellatte (Körnung 120) leicht anrauen. Das Verkleben der Zahnstange in den beiden Schlitzen der Stühle ist etwas fummelig. Der Uhu-Plus-Kleber wird hier mit einem vorne leicht abgewinkelten 0,3-mm-Messingdraht in den Schlitzen aufgetragen und zwar auf der Länge einer Zahnstange. Es ist sinnvoll, immer nur eine Stange zu verkleben und nach Aushärten des Klebstoffs (Uhu-Plus etwa 7 bis 10 Minuten) die Nachbarstange. Bei den nachfolgenden Zahnstangen ist auf einen nahtlosen Übergang an den Stößen zu achten. Eine entsprechende Lehre liegt dem Bausatz bei.

Um die fertige Zahnstange dann mittels Spritzpistole einzufärben, deckt man den übrigen Gleisbereich mit Krepp-Selbstklebeband ab. Die Farbgebung der Schienenprofile erfolgt dagegen mit dem Pinsel. Nachdem die Farbschicht auf den Schienenköpfen mit dem Schleifgummi entfernt wurde, schottert man die Trasse mit hellem Kalksteinschotter von Asoa ein. Die Fixierung erfolgt mit verdünntem Weißleim, dessen Fließfähigkeit mit Spüliwasser verbessert wird.

Die Beschreibung des Landschaftsbaus folgt dann in der kommenden Ausgabe.

Jörg Chocholaty/yo

Die dezente Gleisüberhöhung entsteht mit zuvor aufgeklebten 1x1-mm-Evergreen-Polystyrolprofilen.

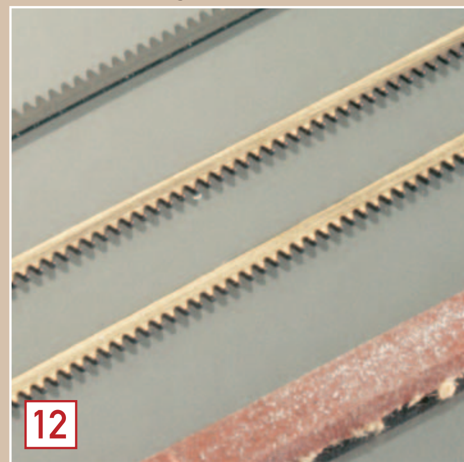

10



11

Schienenlaschen mit Schraubennachbildung gibt es beim Bahn-Sinn-Shop.

Um eine feste Klebeverbindung zu garantieren, sollte man die Zahnstangenstreifen mit einer Schmirgellatte leicht anrauen.


12


15

Die Farbgebung der Zahnstange wird mit der Spritzpistole vorgenommen.


16

Die Farbgebung der Schienenprofile erfolgt mit einem kleineren Pinsel im selben Farbton.

Fotos: Jörg Chocholaty



17

Für das Schotterbett wurde der helle Kalksteinschotter von Asoa verwendet.

Die Baureihe 01 rollte erstmals 1979 ins Roco-Sortiment. Jetzt erscheint sie überarbeitet als Epoche-II-Modell.

Schritt-Macher



Besonders positiv fallen an den Stirnseiten die neuen Lampen auf.

Die 01 der Firma Roco war schon immer eine gute Lok. 1979 waren die Österreicher mit ihr Branchen-Schrittmacher in Sachen Detaillierung. Auch wegen neu konstruierter Modelle der Mitbewerber war es aber an der Zeit für eine grundlegende Überarbeitung.

Die bereits im Programm der Österreicher befindlichen DR-01.5 und DB-Neubaukessel-Lok waren sozusagen die Geburthelfer für die Altbau-01. Die 44 spendierte den Tender 2'2'T32. Das Ergebnis überzeugt auf den ersten Blick. Am Fahrwerk gefallen auf Anhieb die feingliedrigen Speichenradsätze mit den Nachbildungen der Zentrierbohrungen. Der graue Anstrich der Naben ist allerdings im Betrieb durch das normale Fahrwerksrot ersetzt worden. Der Farbunterschied zwischen rot durchgefärbten und rot lackierten Partien ist weniger auffällig als bei früheren 01-Auflagen. Das vorbildgerecht graue Dach hat 01196 einer Anordnung von 1935 zu verdanken, nach der mit Zinkblech beplankte Dächer nicht gestrichen werden durften. Der Ruß aus dem Schlot sorgte im Betrieb allerdings wieder für einen grauschwarzen Einheitslook von oben. Viel zum schönen Aussehen der Stirnseiten tragen die nun mit weißen Reflektoren versehenen Scheinwerfer bei, die dank LED-Beleuchtung warmweißes Licht bereits bei geringer Spannung aussenden. Eine wichtige Neuerung stellt der nun aus Metall gefertigte und darum formstabile Umlauf dar. Allerdings ließ es wohl das Budget nicht zu, der 01 das schönere Führerhaus der Baureihe 50 anzupassen.

Am Tender gibt es nun endlich in Radebene befindliche Bremsklötze, was allerdings durch etwas weiter außen sitzende Blenden erkauft wird. Der angenehm mattschwarz lackierte Aufbau gefällt durch zierliche Nietnachbildungen.

AUF EINEN BLICK

PRO *Ansprechende Detaillierung; feine Radsätze; Messing-Ätzbeschriftung liegt bei; gute Zugkraft; sehr guter Auslauf*

KONTRA *Rauer Lauf; Stecker im Tenderbereich*

PREIS *UVP 249 Euro*

URTEILE



Die Anschriften mit goldenen und weißen Lettern sind vorschriftsgemäß. Wie seit geraumer Zeit bei Roco Usus, kann der Modellbahner seine Lok mit beiliegenden Messing-Ätzschildern supern.

Weniger schön sehen zwischen Lok und Tender der weiße Stecker und die unnötig langen Kabel aus. Keine Fortschritte gibt es auch bei der Laufruhe zu vermelden. Des Autoren 01 von 1981 ist sogar leiser. Allerdings auch erheblich schwächer und langsamer. Die neue befördert auch schwere Züge aus 15 vierachsigen Schnellzugwagen mit standesgemäßer Geschwindigkeit, wo die alte mit leichteren Garnituren als Wanderdüne unterwegs war. Die Getriebeauslegung der neuen darf als vorbildlich gelten.

Roco hat die richtigen Schritte zur Modernisierung der 01 gemacht. Für 249 Euro bietet die 01 einen guten Gegenwert. *Jochen Frickel*

Ein kleiner Schritt für Roco (die Komponenten waren ja weitgehend im Hause vorhanden), aber ein großer Schritt für den Altbau-01-Fan, denn endlich gibt es wieder eine 01 mit großen Windleitblechen.

Zwischen den schlanken Speichen hindurch blickt man auf den teilweise durchbrochenen Barrenrahmen.

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 137 km/h
- V_{max} Vorbild (130 km/h) bei 11,2 V
- Auslauf aus V_{max} 254 mm
- Auslauf aus 130 km/h 234 mm
- Anfahren (1,7 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 150 g
- Zugkraft Steigung 3% 124 g

- **Hersteller:** Modelleisenbahn GmbH/Roco, Bergheim
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 63341
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Hinten Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht; Kurzkupplungen liegen bei. Für vorne liegt eine Deichsel mit Normschacht bei
- **Kleinster befahrbarer Radius:** 420 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 652
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf zwei Tenderachsen, Treibachsen der Lok werden über Kardanwelle angetrieben
- **Schwungmassen:** 2
- **Haftreifen:** 4
- **Preis:** UVP 249 Euro



Ein Modell der Traxx-Familie im Sortiment zu haben, gehört zum guten Ton eines jeden Herstellers. Mal hören, wie die Minitrix-185 klingt.

Minitrixtraxx

Die Wahrscheinlichkeit, vor einem Vorbild-Güterzug in Deutschland eine aus der Traxx-Modellfamilie stammende 185 anzutreffen, ist ziemlich hoch.

In der ersten Bauform, die Trix nachgebildet hat, rollen für DB Railion 200 Maschinen, die ab dem Jahr 2000 geliefert wurden. Die Zweisystem-Maschinen von Railion weisen das Elektronikpaket für 15kV/16 2/3 Hz und 25 kV/ 50 Hz auf. Die meisten Loks, so auch das Vorbild des Minitrix-Modells, tragen aber nur Stromabnehmer für Deutschland und Österreich auf dem Dach.

Die Proportionen wie auch die Hauptmaße hat Trix stimmig in 1:160 umgesetzt. Die Gravuren der Türgriffe und Griffstangen werden durch die exakte Bedruckung betont. Die Einrichtung des Führerstands sollte eigentlich in einem Taubenblau ähnlichen Farbton lackiert sein, was der Modellbahner aber einfach nachholen kann. Die Drehgestellblenden wirken mit zahlreichen Durchbrüchen vorbildgetreu. Selbstverständlich finden sich beispielsweise die Magnete der PZB 90 und auch vier Sandstreurohre pro Drehgestell. Auf vorbildgerechte Gravuren und Bedruckung der Räder muss man indes verzichten. Die Form der Schienenräumer geht in Ordnung. Bei der Beleuchtung hat Trix auf die Darstellung der vier unteren Einzellampen verzichtet, weshalb die Lok bei Dunkelheit eher einer Schweizer Re 460 ähnelt.

Dass auf dem Dach die Leitung einfarbig gehalten ist und nicht bis zu den Stromabnehmern reicht, darf man angesichts des moderaten Preises übersehen. Mit ein wenig Farbe kann der Modellbahner die 185 diesbezüglich verbessern. Nichts zu verbessern gibt es bei den Fahreigenschaften. Ruckfrei lässt sich die Neubau-E-Lok von weniger als 1 km/h bei 1,8 V auf 156 km/h (Vorbild-Höchstgeschwindigkeit 140 km/h) bei 12 V beschleunigen. Die Auslaufwerte bei Stromunterbrechung von 52 mm aus

AUF EINEN BLICK

PRO *Proportionen; Hauptmaße; Drehgestell-Gravuren; akkurate Bedruckung; Kurzkupplungskulisse; sehr gute Fahreigenschaften und Zugkraft; geringes Geräusch; fairer Preis*

KONTRA *Einfache Räder; keine Darstellung der unteren Einzellampen; Farbe Führerstandseinrichtung*

PREIS *UVP 99 Euro*

URTEILE

Vom amerikanischen Hersteller AMS kommt eine kleine Diesel-Verschublokomotive für die Baugröße 0n30.

Klein, stark, schwarz

Dampflokfreunde finden in der Baugröße 0n30 ein reichhaltiges Angebot. Bei Dieselloks muss der Modellbahner indes auf Kleinserien-Produkte wie die Rio-Grande-Lok von AMS zurückgreifen.

Der für American Model Supply (AMS, Vertrieb über Accucraft) ganz aus Messing hergestellte Zweikuppler gefällt durch feine, aber dennoch stabil ausgeführte Details. Das Modell ist eine hervorragende Nachbildung des im Colorado Railway Museum erhalten gebliebenen Originals. Das angesichts der Größe erstaunliche Gewicht von 366 g ermöglicht beruhigende Zugkraftreserven. Immerhin befördert die Lok in der Ebene 15 0n30-Wagen von Bachmann. Das leise mahlende Getriebegeräusch passt sehr gut zu einer Diesellok. Gegen Aufpreis wird der Switcher mit Zimo-Digitaldecoder geliefert oder ist mit Phoenix-Sounddecoder erhältlich. Wer die analoge Lok nachträglich digitalisieren möchte, muss zum Lötkolben greifen, da keine Digitalschnittstelle an Bord ist. Die

Das zierliche Maschinchen hat wegen der Metallbauweise ein ansehnliches Gewicht, weshalb sie kaum einen Zug stehen lassen muss.



140 km/h sind praxisgerecht. Für eine Güterzug-E-Lok ist die Getriebeauslegung also perfekt. Die Zugkraft der Lok genügt, um auch Güterzüge mit 22 Vierachsern eine Drei-Prozent-Rampe hinaufzubefördern. Dabei erfreut die 185 auch durch ein leises Fahrgeräusch. Eine sechspolige Digital-Schnittstelle und eine Kurzkupplungskulisse mit Normschacht kann die Lok ebenfalls vorweisen.

Zum günstigen unverbindlich empfohlenen Preis von 99 Euro bietet Trix ein solides, akzeptabel detailliertes N-Modell an, das hervorragende Fahreigenschaften aufweist.

Jochen Frickel

Die sehr guten Fahreigenschaften prädestinieren die Minitrix-185 zum Arbeitspferd auf der N-Anlage.

AUF EINEN BLICK

PRO *Messingmodell; maßstäbliche Umsetzung; feine Detaillierung; gute Fahreigenschaften; sehr gute Zugkraft; fairer Preis*

KONTRA *Keine Kupplung im Lieferumfang*

PREIS *UVP 225 Euro*

URTEILE

Fahreigenschaften sind gut, auch wenn die Federung der Achsen zu straff ist, um irgendeine Wirkung zu haben. Bei einer Rangierlok, die häufig die Fahrtrichtung wechselt, kann man akzeptieren, dass das ab 3,1 V sichtbare Licht auf beiden Seiten gleichzeitig leuchtet. Dass dem Modell keine Kupplung beiliegt, ist unzeitgemäß. Da müsste zumindest der Importeur Abhilfe schaffen, zumal mit der Kadee #5 nur eine Kupplung in Frage kommt.

Die stimmig umgesetzte und mit ausgewogenen Fahreigenschaften aufwartende Lok überrascht mit einem für ein Messing-Fertigmodell günstigen Preis von 225 Euro.

Jochen Frickel



STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 32 km/h
- V_{max} Vorbild (29 km/h) bei 11,5 V
- Auslauf aus V_{max} 19 mm
- Anfahren (2,8 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 65 g
- Zugkraft Steigung 3% 57 g

- **Hersteller:** AMS/Accucraft, Importeur: MBV Schug, Neustr. 18, 54340 Detzem, Tel. (06507) 802326, www.accucraft.de
- **Nenngröße, Spur:** 0n30, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** AM55-033
- **Andere Ausführungen:** Digital; digital mit Sound, Spurweite 0n3
- **Gehäuse:** Messing
- **Fahrwerk:** Messing
- **Kupplung:** Keine
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** Keine
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die hintere Achse
- **Preis:** UVP 225 Euro



Das Liliput-Modell gibt die Reichsbahn-Ausführung des eleganten Schnelltriebwagens überzeugend wieder.

Liliputs feiner ET 11 rollt als Wechselstrom-Modell in der Ausführung als elT 1901 der DRG an.

Puko-Sprinter

Schick sieht er aus, der elT 1901 in der elfenbeinroten DRG-Lackierung.

Über die Qualität der Formgebung gab bereits die Probefahrt in Ausgabe 11/2007 Auskunft. Die wesentlichen Änderungen gegenüber der DB-Ausführung finden sich an den Stirnseiten, an der das DRG-Fahrzeug nur eine Notkupplung, stromlinienförmige Stangenpuffer und keine Schlauchkupplungen trägt. Nun erscheint die Wechselstrom-Version des Schnelltriebwagens.

Serienmäßig trägt der elT einen ESU-Lokpiloten unter dem Kunststoff-Gehäuse. In der Fahrstufe 1 rollt der Triebwagen unhörbar mit umgerechnet 3 km/h los und schwingt sich auf 198 km/h in der 28. Fahrstufe. Selbst bei Vollgas gleitet der Triebwagen taumelfrei und sehr leise selbst durch den berüchtigten 358-mm-Radius. Dabei fällt besonders auf, dass der Schleifer nahezu kein Geräusch macht. Die Bewältigung von Steigungen bis acht Prozent sind kein Problem.

Analog bescheidet sich der Zweiteiler mit 152 km/h bei 16 V und fährt mit 3 km/h bei 7,3 V los. Die LED-Beleuchtung ist etwas gelbstichig.

Auch die Wechselstrom-Ausführung des Liliput-Triebwagens bietet eine stimmige Formgebung und hervorragende Fahreigenschaften. Ein Preis von 235 Euro geht da in Ordnung. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Feine Detaillierung; sorgfältige Lackierung und Beschriftung; digital sehr gute Fahrleistungen; sehr gute Fahreigenschaften; 358-mm-Radius befahrbar; sehr leiser Lauf*

KONTRA *Dicke Stirnverglasung; einfache Stromabnehmer; analog etwas zu langsam*

PREIS *UVP 235 Euro*

URTEILE



Ausführung mit Kanzel: Das ist die dem Vorbild am ehesten nachempfundene Version.



Schlicht, aber nicht minder wirkungsvoll zeigt sich das Stellwerk mit Einfach-Obergeschoss.

Mit Auhagens Stellwerk „Oschatz" wird die Backstein-Serie mit einem fast überall einsetzbaren Bau in H0 erweitert.

Wandel-Werk

Auf der Spielwarenmesse war das hier vorgestellte Stellwerk zu sehen, das als „Oschatz" seit Februar im Handel ist.

Es ergänzt perfekt die erfolgreiche Reihe von Backsteinbauten, die mit ihrer Maßstabstreue, sehr sauberen Ausführung und Detaillierung das Gebäudeangebot nicht nur für H0 deutlich belebt hat.

Wie „Krakow" lässt auch dieser Bausatz Varianten zu. So kann er, wie es das große Bild zeigt, mit Kanzel gebaut werden. Als mögliche weitere Abwandlung liegen gelbe Eckklinker bei.

Man kann die Kanzel auch weglassen; auf diese Weise entsteht ein preußisch anmutendes Stellwerk (kleines Bild), wie es beispielsweise auch an der Ostbahn stand.

Der Zusammenbau folgt bekannten Prinzipien und stellt den Bastler vor keine großen Hürden. Die Teile passen alle ausgezeichnet, so dass sich nirgends „Luftlöcher" ergeben.

Den Varianten wird mit unterschiedlichen Beschriftungen Rechnung getragen (Leisnig, Sebnitz, Gera neben Oschatz). Die relativ großen Fenster erlauben den Blick in den Stellwerksraum. Dieser kann mittels beiliegender Kulisse ausgestattet werden. Wer es anspruchsvoller mag, kann sich des einen oder anderen Kleinserienherstellers bedienen, bei dem Hebelbänke im Angebot sind.

Bei manchem Einzelteil drängt sich indes der Gedanke auf, dass die Variantenmöglichkeiten nicht zu Ende gedacht wurden. So muss man zwei der Fenster im Sockelgeschoss mit (beigefügten) Ziegelmauern hinterkleben; wer alle Öffnungen mit Fenstern versehen möchte, muss zu Alternativen greifen. Zwei Fenster mehr können doch kein Problem sein!

Davon abgesehen, ist das Stellwerk „Oschatz" rundherum empfehlenswert. Die Gesamtqualität rechtfertigt den Preis von empfohlenen 22,90 Euro. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO *Vielfältig einsetzbar; Gestaltungsvarianten; Dekoration; Passgenauigkeit; einfacher Zusammenbau*

KONTRA *Varianten-Philosophie nicht zu Ende entwickelt – fehlende Austauschteile*

PREIS *22,90 Euro (UVP)*

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Da die Entwicklung des Modells erst 2007 in Angriff genommen wurde, ist die 114 ein wahrhaft junger Pionier.

Komplett zugerüstet und mit den Messing-Schildern ausgestattet hat die 114 nichts mehr von einem Einfach-Modell.

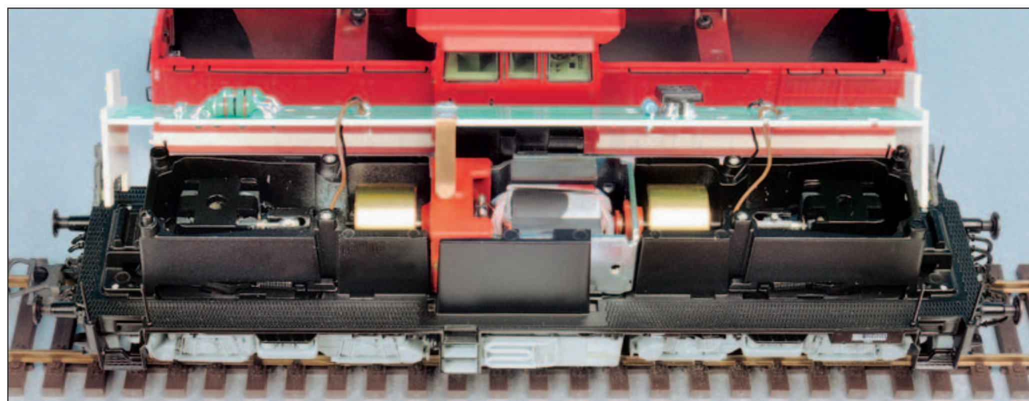


Immer bereit!

Die V 100 war auf Nebenbahnen allgegenwärtig. Aber auch auf Hauptstrecken rollten die Mitglieder der wichtigsten DR-Diesellokfamilie, die Roco jetzt in H0 realisiert.

Gut, Rocos V 100 ist in H0 nun keine Pioniertat, gibt es die Lokfamilie doch bereits seit geraumer Zeit von Gützold und Brawa. Doch wegen der Vielzahl der Farbvarianten und der Verbreitung in ganz Deutschland hat eine Neukonstruktion Sinn. Zumal die Maschine eher im unteren Preissegment angesiedelt ist.

Letzteres sieht man der zunächst als DR-114 ausgelieferten Lok nicht auf Anhieb an. Erst auf den zweiten Blick erkennen Spitzfindige den einfacheren Formenbau an den abgerundeten Ecken der Vorbauten und an den angespritzten Leitungen unter dem Umlauf. Andererseits sind alle Griffstangen aus Draht freistehend ausgeführt und die Lok liegt dank des schweren Metallrahmens mit 363 g angenehm schwer in der Hand. So wirkt die Einsteigerlok keineswegs billig. Die Gravuren am Gehäuse sind stimmig, wenn auch etwas rund ausgeführt. Die Lüfter sind an den für die Baureihe 114 charakteristischen Stellen, wobei die am Führerhaus nur aufgedruckt wurden, um Varianten ohne Formänderung zu ermöglichen. Gefällig wirkt die sorg- →

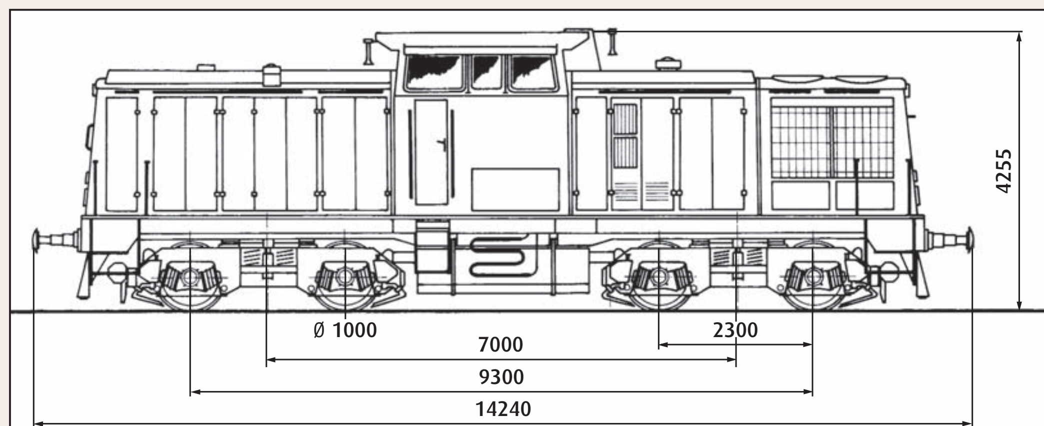


Zwei Schwungmassen, Digital-Schnittstelle und Platz für den Decoder im wartungsfreundlichen Innenleben kennzeichnen die technische Ausstattung der Lok.

MESS- UND DATENBLATT



114 der Deutschen Reichsbahn von Roco in H0



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Modelleisenbahn GmbH/Roco, Bergheim
Bezeichnung: 114 660 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2007
Epoche: IV
Katalognummer: 62810 (GS), 68810 (WS digital)
Im Handel seit: Januar 2008
Andere Ausführungen: Epoche V
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 363 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 358 mm
Kupplung: Beidseitig Bügelkupplung, Roco-Kurzkupplungen liegen bei
Normen: NEM, CE
Preis: UVP 79 Euro (GS), 118 Euro (WS digital)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom/Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 12/16 Volt
Steuerungssystem: Ohne/Motorola digital
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Räder; WS-Lok Strom über Mittelschleifer
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Lichtwechsel weiß/rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652



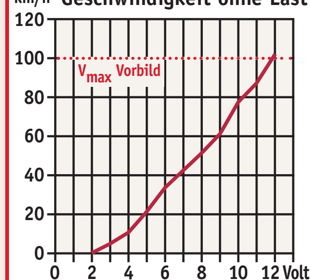
Mechanik

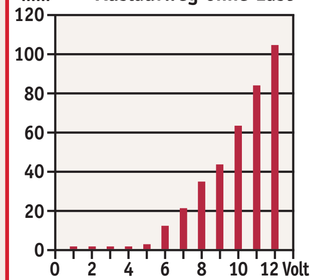
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen; WS: Auf die Achsen eines Drehgestells
Schwungmassen: 2
Haftreifen: 2
Zugkraft: Ebene: 104 Gramm (Zug mit 60 Achsen)/23 g (Zug mit 24 Achsen)
3 % Steigung: 90 Gramm (Zug mit 52 Achsen)/13 g (Zug mit 16 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Abdeckung der Vorbauten abheben, Schrauben in der Querstrebe lösen und Gehäuse abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Pufferträger-Zurüstteile, Rangierer-Griffstangen; Ätz-Schilder
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	14 240	163,7	163,2
Drehzapfenabstand	7 000	80,5	81
Raddurchmesser	1000	11,5	11,5
Drehgestellachsstand	2 300	26,4	26,2
Höhe über SO	4 255	48,9	48,9
Gesamtachsstand	9 300	106,9	107

Fahrwerte GS analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	2,1	<1	–
Kriechen	2,1	<1	–
U_{Nenn}	12	103	104
V_{max}Vorbild	11,8	100	102
bei 60 km/h	9	60	42

fältig gravierte und sogar farblich abgesetzte Inneneinrichtung der Maschine. Die Verglasung ist passgenau eingesetzt. Die filigranen Signalhörner und die Scheibenwischer wurden als Steckteile realisiert. Die Anschriften gefallen durch konturenscharfen Druck, der auch die Sandkästen einschließt. Bei den Beheimatungsschildern sitzt die silberfarbene Schrift allerdings außermittig. Dass Roco sogar bei diesem Einsteiger-Modell geätzte Schilder beigelegt hat, darf als Pioniertat gelten. An den Drehgestellen überzeugen die Gravuren, und die Bremsklötze liegen in Radebene. Die Sandstreurohre sind am Drehgestell-Rahmen angespritzt und sitzen dadurch nicht ganz in Radebene, was aber vernachlässigbar ist. Keineswegs mit Lob sparen sollte man bei den Möglichkeiten, das Modell weiter zuzurüsten. So

Das Modell lässt sich an den Stirnseiten vollständig zurüsten

lassen sich die Stirnseiten vollständig mit Originalkupplungsattrappe und Schlauchkupplungen versehen. So schöpft man die Vorteile einer fernöstlichen Fertigung bei Einsteiger-Modellen zum Vorteil des Kunden aus.

Galt das oben Geschriebene für die analoge Gleich- wie für die digitale Wechselstrom-Ausführung, so offenbaren sich in technischer Hinsicht natürlich Unterschiede. Dass diese bei der Zugkraft allerdings derart groß sein würden, erstaunt dann doch: Darf man der Gleichstrom-Lok ohne Bedenken in der Ebene die Last von 14 vierachsigen Personenwagen aufbürden, so endet die Traktion der Mittelleiter-Version bei deren sechs. In der Drei-Prozent-Steigung zieht die Wechselstrom-Lok gerade noch vier Vierachser ohne Schleudern an. Die Differenz haben zwei konstruktive Unterschiede zu

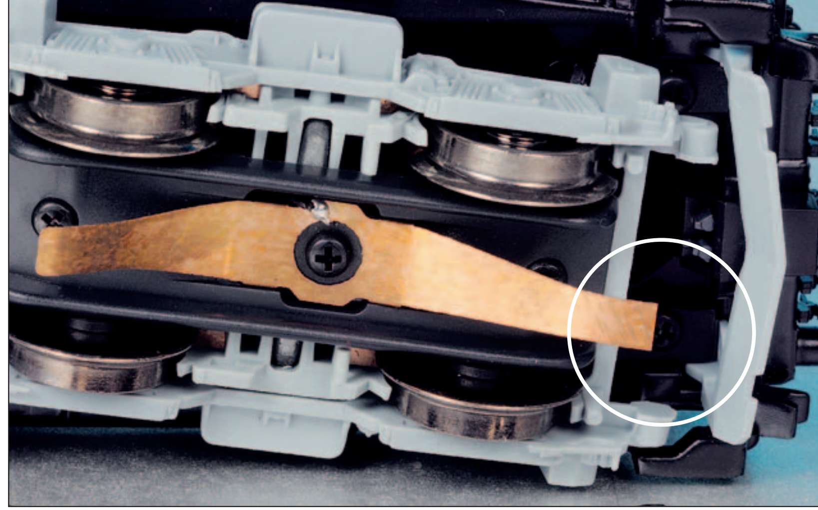
verantworten: Die Wechselstrom-Lok wird nur auf zwei Achsen angetrieben und der Schleiferanpressdruck ist so hoch, dass die 114 in den Fahrstufen 1 und 2 auf K-Gleis-Weichen hängen bleibt. Letzteres kann der Modellbahner einfach beheben: Er zieht das Schleifstück nach unten ab, kürzt das vordere Ende des Federblechstreifens mit einer Haushaltsschere um etwa 3 mm und setzt das Schleifstück wieder ein. Jetzt befährt die 114 alle Gleiselemente sicher. An der Zuverlässigkeit der Stromaufnahme hat sich nichts geändert – an der schwachen Zugkraft allerdings auch nicht. Da eines der Drehgestelle nur dreh- und in Querrichtung schwenkbar ist, das andere aber zusätzlich in Längsrichtung, spricht man von einer Dreipunktlagerung, die sich positiv auf Fahreigenschaften und Stromabnahme bei schlechter Gleislage auswirkt.

Die Fahrwerte beider Antriebskonzepte sind praxisgerecht. Da die Vorbildloks gerne auch zum Nahgüterzugdienst oder zum Rangieren genutzt wurden, kommt den Fahreigenschaften der 114 im unteren Geschwindigkeitsbereich große Bedeutung zu. Beide Ausführungen geben sich dabei keine Blöße und ermöglichen millimetergenaues Manövrieren. Das im mittleren und oberen Geschwindigkeitsbereich deutlich vernehmbare Brabbeln des Antriebs passt recht gut zu einer Diesellokomotive. Dass die Loks kalt- und keine warmweißen LED tragen, ist schlicht eine Kostenfrage. Allerdings lässt sich die Farbtemperatur der bläulich scheinenden LED mit einem orangefarbenen (nicht gelben!) Filzschreiber verbessern.

Beide Ausführungen der DR-114 gefallen durch die ansprechende Gestaltung. Für 79 Euro bietet die Gleichstrom-Lok ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Wechselstrombahner müssen mit der Einschränkung der schwachen Zugleistung leben. Trotzdem geht ein Preis von 118 Euro für die digitalisierte Wechselstromversion in Ordnung. Also, liebe DR-Fans, seid bereit für die neue Roco-Lok! *Jochen Frickel*

Fahrwerte WS-Lok (analog/digital)

- V_{max} 110 bei 16V/184 in Fs. 14
- V_{max}Vorbild bei 15,2 V/ in Fs. 8
- V_{min} ‹1 km/h bei 6,2 V
- 3 km/h in Fs. 1



Den Schleiferdruck beim Wechselstrom-Modell kann man reduzieren, indem man das vordere Ende des Blechstreifens um etwa 3 mm kürzt (im Bild bereits geschehen).

Pferde-Stärken



Wenn der Vater mit dem Sohne: Vom Tegernsee flugs ins Rübeland geht die sehenswerte Zeitreise, immer getreulich auf der Spur der Mitte.

Auf den Eigenbau vorbildgerechter schlanker TT-Weichen hatte es Michael Gruner, damals noch Müller mit Nachnamen, abgesehen, als er in einer Ausgabe des Eisenbahn-Journals auf einen Beitrag über die Tegernseebahn stieß. Das war vor rund zwölf Jahren. Dass sich daraus einmal eine höchst bemerkenswerte TT-Segmentanlage und sogar ein Nebenerwerb entwickeln sollte, hätte sich der damals kaum 18-Jährige wohl nicht träumen lassen.

Vater Helmut Müller, der dem Sohnemann die Begeisterung für die Modellbahn und speziell für die Spur der Mitte schon beizeiten weitergegeben hatte, erinnert sich noch gut: „Das war 1996 und Micha hatte sich in den Kopf gesetzt, den Selbstbau seiner Weichen anhand des Tegernseebahn-Gleisplans in die Tat umzusetzen."

„Mit dem Gleismaterial und mit den Weichen, die es damals zu kaufen gab, war ich einfach nicht zufrieden", er- →

Nur die Ruhe: Die beiden Kaltblüter warten geduldig auf den Warenumschlag. Selbst das Rumpeln nebenan stört sie nicht.



klärt Michael Gruner, ergänzt: „Und da kam mir jene Fotoanlage mit dem ländlichen Motiv, mit Lokschuppen in verschiedensten Varianten gerade recht."

Zu dem Zeitpunkt hatte der Student bereits einige Erfahrungen mit dem Gleis- und Weichenbau, Profilhöhe 1,8 Millimeter, hinter sich. „Stimmt", lächelt der heutige Familienvater, seines Zeichens gestandener Architekt, in Erinnerung an Experimente mit hölzernen Schwellen und nimmt den Erzählfaden wieder auf: „Okay, habe ich damals beschlossen, dann baue ich mal dieses Bw nach und meine nach Vorbild auf Pertinaxplatten gelöteten Weichen ein."

Ich muss wohl ein wenig ungläubig geschaut haben ob der Vorstellung, dass diese in jeder Hinsicht höchst anspruchsvolle TT-Segmentanlage von immerhin neun Metern Länge in einem Experimentierfeld ihren Anfang nahm, denn Vater und Sohn müssen gleichzeitig lachen.

„Na ja, ganz so war's denn doch nicht", meint der Archi-



Selbstversorger: Der Obst- und Gemüsegarten sorgt für die ein oder andere Abwechslung im Speiseplan des Bauern Grüller.

Tourismus ist noch ein Fremdwort. Vor allem Güter werden auf Schiene und Straße befördert.

Anlagen-Steckbrief

Achtteilige (im sichtbaren Bereich) TT-Segmentanlage

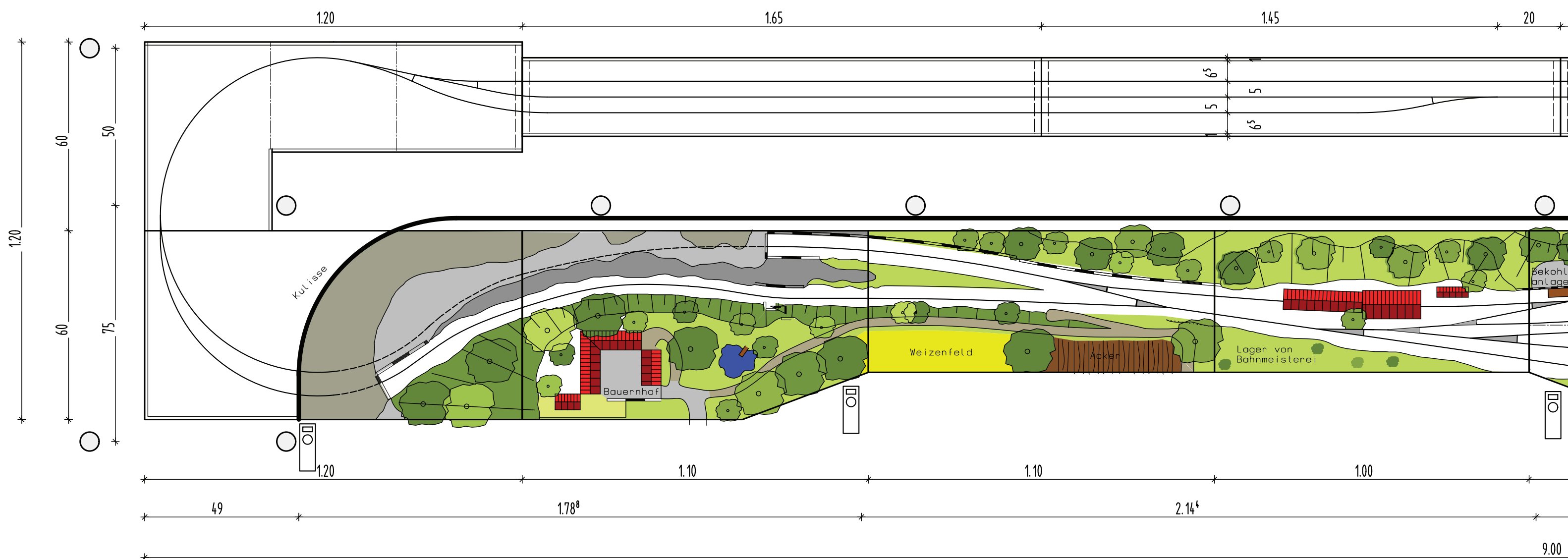
Maße: 9,00 x 1,20 m
Erbauer: Michael Gruner, Helmut Müller
Bauzeit: Zirka 10 Jahre mit Unterbrechungen
Epoche: II
Betrieb: Digitaler Fahrbetrieb, analoge Weichen- und Signalschaltung
Gleismaterial: Eigenbau, Krüger TT
Gleislänge: Zirka 63 m
Rollendes Material: Jatt, Tillig, Beckmann, Eigenbau
Besonderheiten: Zahlreiche Eigenbauten „Art & Detail“
Anlagenthema: Eingleisige Nebenbahn
Vorbild: Tegernseebahn, Rübeland-Bf Hüttenrode


Angeregt durch ein H0-Modell von Patrice Hamm entstand der von Helmut Müller gebaute Bauernhof.

tekt, „schließlich war eine weitere Herausforderung, mit neuen Materialien – es hatte ja inzwischen auch die Wende gegeben – eben nicht nur Gleise und Weichen, sondern auch die Gebäude nachzubauen und Erfahrungen zu sammeln.“

Doch wie ging´s weiter? Und vor allem, wie gelang der auch geographisch beachtliche Sprung vom Tegernsee ins Rübeland?

Michael Gruner schmunzelt und gesteht: „Danach ruhte →





Empfangsgebäude, Straßenseite: Der Andrang hält sich in Grenzen.

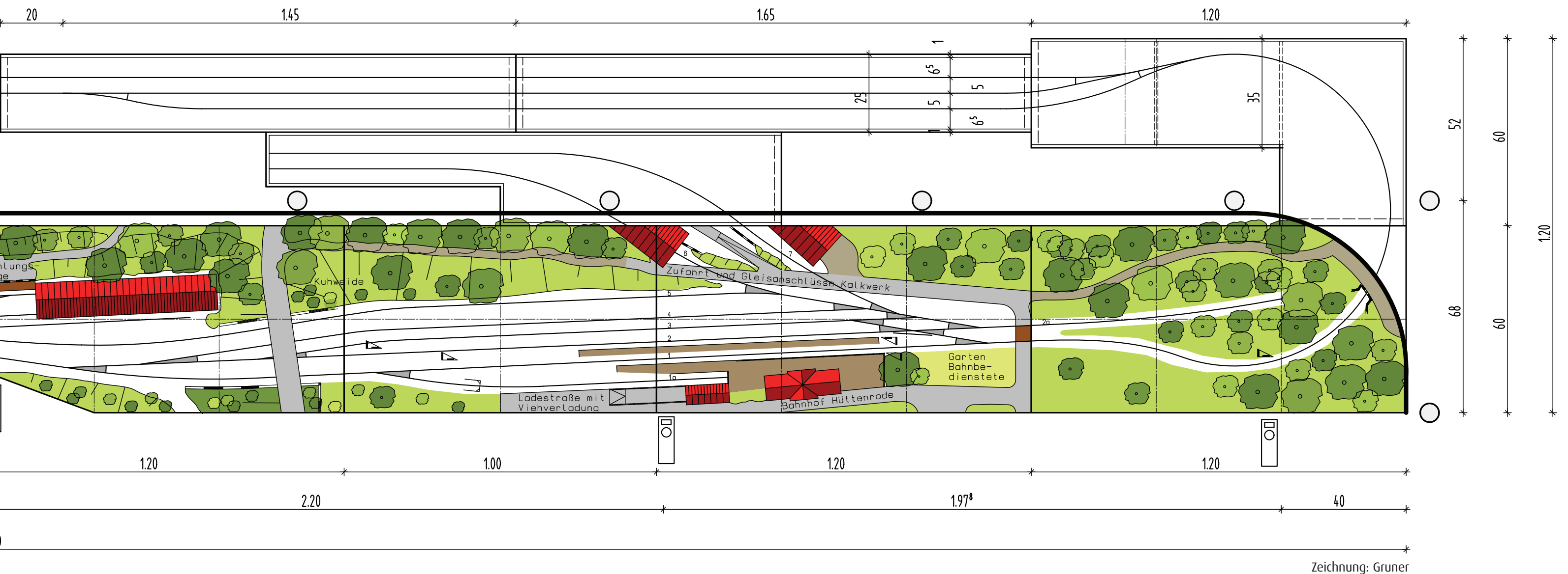
das Ganze erst einmal eine gehörige Weile, weil ich auch nicht wusste, wie es oder ich weitergehen sollten."

Klar war eigentlich nur, dass zum Bw auch ein Bahnhof gehören müsste. Aber „nach Tegernsee bin ich nie gekommen und die Internetrecherche spielte auch noch nicht diese Rolle wie heute", erinnert sich Michael Gruner. Außerdem stand nun erst einmal das Studium in Dresden im Vordergrund. Auch nach dem erfolgreichen Abschluss anno 1999

Lokschuppen und Werkstatt: Die T3 wartet auf Unkrautbekämpfungseinsätze.



Auf einen Blick: Die Brücke trennt die zwei Vorbildgeber Hüttenrode und Tegernseebahn-Bw.



Zeichnung: Gruner

war zunächst nicht der Anlagenweiterbau, sondern die Arbeitsplatzsuche das Thema. Aus deren Schwierigkeiten ja auch ein Existenzgründer-Lehrgang und der bis heute bestehende Nebenerwerb resultierte: Mit „Art & Detail“ machte sich der diplomierte Ingenieur und Architekt schnell einen Namen: Michael Müller galt als Synonym für Modellbau der feinen Art.

„Das war einmal“, lacht Michael Gruner, meint allerdings nur seinen Nachnamen, den er gegen den Familiennamen seiner Frau eingetauscht hat, denn Gruners gibt es längst nicht so viele wie Müllers.

Jedenfalls hatten um die Jahrtausendwende die Entwicklung und Herstellung von

Präsentationsanlage für feine Eigenbaumodelle

Fahrzeugmodellen und filigranem Zubehör der Nenngrößen 0, H0 und selbstverständlich TT in Messing-Ätztechnik Priorität. Der Gedanke, letztere auf einer Ausstellungsanlage wirkungsvoll in Szene zu setzen, lag jedoch nahe und so kamen die beiden Bahnbetriebswerk-Segmente wieder ins Spiel.

Letztlich gab der Wernigeröder Modellbahn-Verein, die ehemalige DMV-Arbeitsgemeinschaft, der die Harzquerbahn nachbaut, den Anstoß, sich mit der Rübelandbahn näher zu befassen.

„Es ging eigentlich nur darum, dass ich vorbildliche Weichen inklusive vorbildlicher Weichenlaternen hatte und dass bei einem großen Bahnhof, den man sich ja typischerweise als Modellbahner erträumt, allein die Einfahrtsweichen drei bis vier Meter in Anspruch genommen hätten“, schildert Michael Gruner die Überlegungen, die er und sein Vater vor dem Anlagenweiterbau angestellt hatten. Womit auch von dem Gedanken, lange Personenzüge einzusetzen, Abschied genommen wurde.

„Die Rübelandbahn hatten wir uns inzwischen angeschaut, Bücher gelesen und festgestellt, dass auf dieser Bahn in den 30er-Jahren nur mit maximal 13 zweiachsigen Wagen gefahren wurde, weil die Bahnhöfe einfach nicht länger waren“, erinnert sich Gruner und fügt hinzu: „Das heißt, in TT ist das 1,10 Meter Gleislänge für den Bahnhof plus, sagen wir mal, ein Dreiviertelmeter links und rechts an Gleisanlagen und das ist optimal in eine Anlage umsetzbar!“

Und warum gerade der Bahnhof Hüttenrode?

„Weil der als einziger vom Fahren her einigermaßen zu den Bw-Anlagen passte“, antwortet Michael Gruner und ergänzt: „Wir hatten halt die drei Kreuzungsgleise und drei Aufstellgruppen wegen des Werksanschlusses und dazu passte eben auch der Lokschuppen.“

Stimmt, wer die Vorbildsituation nicht kennt, dem fällt beim besten Willen nicht auf,



Traktionswandel: Nur allmählich deutet sich auf der Straße die neue Zeit der Motorisierung an.

dass Vater und Sohn hier aus zwei voneinander völlig unabhängigen Quellen schöpften. Die das Bild belebende Straßenbrücke markiert nur für den Kenner die optische Trennung zwischen Rübelandbahnhof →



Nicht ohne Bremserhaus: Mit einer typischen Güterwagengarnitur der 20er-Jahre hat die 55 soeben den Bahnhof Hüttenrode verlassen.

Hüttenrode und Tegernseebahn-Bw.

„Richtig“, bestätigt Michael Gruner, „der rechte Anlagenteil ist original Hüttenrode nachgebaut, der linke bis zur Eisenbahnbrücke ebenfalls inklusive der Ladestraße und danach, der Anschluss der Weichen und halt alles sonst rund um den Lokschuppen, das ist eben der Kompromiss der Verbindung zur Tegernseer Landbahn. Und die Brücke haben wir nachträglich als beiderseitigen Abschluss eingefügt.“

Gebaut wurde nach Originalplänen unter Zuhilfenahme von Vorbildfotos von den Gebäuden. Wobei natürlich Michael Gruner sein Beruf sehr zustatten kam.

„Bis ins Detail stimmig“, betont der gebürtige Wernigeröder, meint nicht nur die Hochbauten, sondern verweist vor allem auf den Gleis- und Weicheneigenbau.

Kein Widerspruch, im Gegenteil: Ganz besondere Beachtung verdienen nicht zuletzt die herrlichen Weichenlaternen, die den Vergleich mit filigranen Kleinserienfabrikaten in größeren Maßstäben nicht zu scheuen brauchen und, wen überrascht das noch, selbstverständlich voll funktionsfähig sind. Von den Lagereisen mit abgekanteten Blechvarianten bis hin zu den unterschiedlichen Laternen des Hüttenroder Vorbilds findet sich alles auf der Anlage wieder.

Gesteuert werden Weichen und Signale übrigens analog auf Knopfdruck, während der Fahrbetrieb digital abläuft. „Ein bisschen Spaß will man ja auch noch haben“, wirft Michael Gruner ein, fährt fort: „Der digitale Fahrbetrieb ist den Ausstellungen geschuldet, da wir ja in

Eigenbau ist das Modell des Gütertriebwagens, den die DRG im Stückgut-Schnellverkehr einsetzte.





Auf einen Blick

Name: Gruner (geb. Müller)
Vorname: Michael
Alter: Jahrgang 1974
Geburtsort: Wernigerode
Beruf: Architekt
Familienstand: Verh., 1 Tochter
Hobbys: Modellbahn, Konzerte
Sport: Skaten
Name: Müller
Vorname: Helmut
Alter: Jahrgang 1947
Geburtsort: Rynovice (bei Gablonz)
Beruf: Kfz-Schlosser
Familienstand: Verh., 2 Kinder
Hobbys: Modellbahn, Garten



Fotos: Tiedtke

Schwein gehabt: Die mit vielen Details gestalteten Szenen sind eine Spezialität Michael Gruners.

der Regel nur zu zweit vor Ort sind."

„Letztens hatte ich meine Tochter Angela zum Mitkommen motiviert", wirft Helmut Müller ein, „was uns durchaus entlastet hat."

Auch beim Betrieb?

„Durchaus", meint Bruder Michael und kommt auf den digitalen Fahrbetrieb zurück: „Ich habe die Handregler von Uhlenbrock, das Daisy-System, weil das in meinen Augen die einzige vernünftige Kosten-Nutzen-Variante ist und damals auch die einzige Möglichkeit war, um den Fahregler aus- und woanders wieder einzustöpseln, ohne dass die Lokomotive stehen blieb.

Und stehenbleiben will auch Architekt Gruner nicht: „Spätestens in zwei Jahren will ich zu dem richtigen Projekt alter Rübelandbahnhof kommen", selbstredend nicht ohne Pferde-Stärken und -gespanne.

Und keine Frage: Vater Helmut ist natürlich wieder mit von der Partie. Er, der auf den Straßen als Gelber Engel unterwegs ist, freut sich schon: „So bekomme ich Micha wenigstens mal wieder zu sehen!"

Wenn der Sohn mit dem Vater: Modellbahn verbindet, so herum auch! *Karlheinz Haucke*


COOP
UNION

Nur wenige Schritte trennen das Vogtland vom Westen der USA: Es dampft und dieselt in Ronny Müllers Gartenbahn-Paradies auch diesseits des Großen Teichs.

WILD WILD EAST

Angefangen hat alles ganz harmlos mit einem Oval nebst Abstellgleis. Das war anno 2001. Und nun das: Wir stehen inmitten eines rund 2000 Quadratmeter großen Gartengeländes an der Zwickauer Straße 219 in Reichenbach und rings um uns erstrecken sich Gleise, Brücken, Yards mit und ohne Fiddle, Ranches, Westernstädtchen, Fels- und Flusslandschaften, dieselt es hier, dampft es dort, überquert gerade ein langer, langer Güterzug einen träge fließenden River und ein Western-Express, der noch die Stage Coaches erlebt haben muss, hält mit quietschenden Bremsen in See Rock City, wo, man ahnt es förmlich, der Colt noch immer locker im Halfter sitzt.



Bunte Mischung: Im Fiddle Yard warten Züge aus verschiedenen Epochen auf Ihren Einsatz auf der eingleisigen Hauptstrecke.

Ronny Müller, Herrscher über dieses Gartenbahn-Paradies, schiebt sich den schwarzen Stetson ins Genick, lächelt breit und meint, mit einer Armbewegung sein Reich umfassend: „Nu joa, so 700 Quodrotmeter wernsch schon sein und o an die 500 Meter Gleise, Tendenz stoigend!"

Natürlich ist´s kein breiter Texaner-Slang, der da sozusagen stilkonform ertönt, sondern unverkennbar Vogtländer Zungenschlag, aber schließlich sind wir hier ja auch nicht im Wilden Westen, sondern in der grünen Oase einer miniaturisierten We- →

Die beiden Aristo-Craft-Dash-9 werden jeweils von vier Motoren angetrieben. Beim Vorbild ziehen die Loks aber nur Güterzüge.



Dass die Bachmann-Dampflok im Maßstab 1:20,3, dagegen die Aristo-RS3 vielmehr in 1:29 gefertigt wurde, stört echte Gartenbahner nicht.

Prima Klima herrscht im in der Siding (Nebengleis) abgestellten Güterzug. Und trotzdem will die Kuh den Stock Car offenbar verlassen.



Anlagen-Steckbrief

G-Freiland-Anlage in Gartengelände
Maße: Zirka 700 m²
Erbauer: Ronny Müller
Bauzeit: Seit 2001
Epoche: Gemischt
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Digital mit ECoS-Zentrale und Lenz-Boostern
Gleismaterial: Aristo-Craft
Gleislänge: Zirka 500 m
Rollendes Material: Bachmann, MTH, Aristo-Craft, USA-Trains, LGB
Besonderheiten: 60 Tonnen Granit und fast 200 Tonnen Ziegelbruch verbaut für Geländegestaltung; Brücken Eigenbau
Anlagenthema: Eingleisige Hauptbahn mit Fiddle Yard und Unterwegsstationen
Vorbild: Kein konkretes, nach Motiven der Union Pacific, Rio Grande und Santa Fe im Westen der USA

stern-Enklave. „Am Rich River beziehungsweise Rich Creek", wirft Ronny Müller lachend ein und spielt auf den Namen seiner Heimatstadt an.

Was einem doch bei einem guten Bier nicht alles einfällt! What's up? Nein, kein Bud! Ein ordentlicher Schluck Plauer Sternquell ist auch nicht zu verachten. So schmeckt das Vogtland!

Apropos, wie kommt denn nun ein Vogtländer auf die Idee, seinen Garten en miniature zu amerikanisieren, seine Freilandanlage nach US-Themen zu gestalten?

„Eigentlich bin ich über sieben Ecken zu dieser Ami-Eisenbahn gekommen", meint Ronny Müller und gesteht, dass er von Kindesbeinen an TT-Bahner war. „US-Eisenbahnen haben mich zwar schon immer interessiert, doch ich wusste nie, wo man denn die Modelle herkriegen sollte", erinnert sich der 22-Jährige und fährt fort: „Aber dann hat mein Vater sein Geschäft aufgemacht und das änderte alles!"

Dazu muss man wissen, dass Vater Friedbert Müller, von Hause aus Berufskraftfahrer, anno 1999 umsattelte und das Hobby zum







„Veronika, der Lanz ist da", singt der ganz offenbar deutschstämmige Besitzer auf der Pikopola-Ranch.

Die RS-3 von Alco gehörte beim Vorbild wie auch bei Modellhersteller Aristo-Craft zu den Erfolgsmodellen.

Beruf machte: Am 4. September jenen Jahres eröffnete Modellbahn-Müller in Reichenbach. „Genau", nimmt Müller Junior den Faden wieder auf, „und da kamen die ersten US-Loks in die Vitrinen und ich bin immer drumherum gelaufen und hab mich gefragt: Mensch, was machst Du jetzt?"

Gleichwohl blieb Ronny Müller noch zwei Jahre der Spur der Mitte treu, baute sogar noch weiter an seiner Anlage. Doch dann kam die Initialzündung. Es war im Frühjahr 2001, weiß er noch genau: „Da habe ich mir über Nacht überlegt, das ganze Zeug zu verkaufen, und hab´ dann dem Vater die Kisten in den Laden gestellt und ihm gesagt: Verkauf alles, mach was draus, es ist mir egal, ich fang jetzt an mit Ami!"

Aha, das war also der Zeitpunkt für den Start der US-Freilandanlage!

„Nicht ganz", schmunzelt Ronny Müller. Damals sei zwar die LGB schon in den Garten hinterm Haus vorgerückt, doch der begeisterte US-Fan verfolgte zunächst andere Pläne: „Auf fünf mal zwei Metern habe ich mit einer US-Anlage in H0 begonnen und es muss wohl auch mit dem Wechsel von der kleinen zur größeren Spur im Innenbereich zusammenhängen, dass ich noch im selben Jahr bei der Gartenbahn auf die US-Modelle kam und Feuer fing!"

Womit dann der Ausflug in den Maßstab 1:87 wohl beendet war oder?

Mitnichten: „Jetzt habe ich die Chance, auf fast 60 Quadratmetern eine größere H0-Anlage zu bauen, bin gerade mit zwei Wendeln beschäftigt und habe vor, ungefähr 300 Meter Gleise und an die 200 Weichen zu verlegen und..."

Halt, halt, zurück zum Thema, zurück zur Gartenbahn!

Also zum Anfang: „Die kleine Ten-Wheeler war unsere erste größere US-Dampflok", berichtet Ronny Müller, bezieht Vater Friedbert nicht ohne Grund mit ein. Der 48-Jährige war nämlich nicht nur Berufskraftfahrer, sondern das, was man einen echten Tru- →

Da die Kunststoff-Waggons nicht allzu schwer sind, empfiehlt es sich, die Vierachser zu beladen, um Entgleisungen zu vermeiden.





Darf natürlich in Far Old West nicht fehlen: Die urige Galoping Goose passiert einen typischen, aus vielen Western bekannten Wasserturm.

Die wuchtige Aristo-SD 45 der Denver & Rio Grande Western rumpelt über die 4,50 Meter lange, den trägen Rich River überspannende Holzbrücke.

cker nennt, mit allem, was dazugehört samt Klamotten und natürlich der richtigen Musik. „Ich bin da so hineingewachsen", konstatiert Ronny Müller, selbst ein begeisterter Country-und-Western-Fan, allerdings weniger der Musik Dave Dudles als vielmehr der Songs von Johnny Cash und nicht nur wegen „Ring of Fire".

„Wie gesagt, die Ten-Wheeler-Maschine war unsere erste größere amerikanische Dampflok und die fährt noch immer", erzählt der 22-Jährige voller Hochachtung und fährt fort: „Und wenn sie´s einmal nicht mehr tut, dann kommt sie auf den Sockel, als Denkmallok."

60 Tonnen Granit und 200 Tonnen Ziegelbruch

Der Sockel, ein gutes Stichwort, für die Landschaftsgestaltung, den Freilandanlagenunterbau, der sich ja ganz offensichtlich nicht nur auf die natürliche Geländeformation stützt oder?

„Richtig", stimmt Ronny Müller zu und verweist nicht zuletzt auf die granitenen Rocky Mountains, die sich im vorderen Anlagenteil erheben: „60 Tonnen Granitgestein wurden hier verbaut!" Und das sei nur der weitgehend sichtbare Bereich, erzählt der Gartenbahnlandschaftsbaumeister weiter: „Rund 200 Tonnen Ziegelbruch haben wir allein zum Auffüllen des Geländes und insbesondere der Erhebungen verbraucht!"

Eine solide Grundlage auch für den Oberbau der eingleisigen Hauptstrecke, die sich über Berg und Tal, durch Tunnel und über lange, den Rich River überspannende Eigenbaubrücken schlängelt. „Eingeschottert sind die Gleise von Aristo-Craft mit 2,5er-Edelsplitt", erklärt Ronny Müller, einer diesbezüglichen Frage zuvorkommend.

Hinter uns brummt es vernehmlich. Eine Dash-9? Von wegen, eine dicke Hummel! Nicht das einzige Tier, das seine Vorliebe für den Miniatur-Westen mit Union Pacific, Southern Rio Grande, Santa Fe und Co. bekundet. Igel beispielsweise finden die Tunnelpassagen ausgesprochen anheimelnd, was dann schon mal zu Verspätungen beim Western-Express oder gar dem Bierwagen-Freight-Train führen kann. „Auch einen Fuchs und das ein oder andere Reh hatte ich hier schon zu Besuch", lacht Ronny Müller.

Größere Flurschäden entstanden dabei nicht. Auch die Hauskatzen verhalten sich in der Regel betriebskonform, was man von den Fischen im Rich River, insbesondere im tatsächlichen Großen Teich, nur bedingt behaupten kann: „Die haben offenbar die Ständer meiner großen Brücke zum Fressen gern", grient Ronny Müller und bekundet, dass er demnächst wieder zwei angeknab-

Fotos: Haucke



Na denn Prost: Nach langem, harten Betriebstag möchten sich das Modell- und das Echtpersonal gern am Bierwagenzug bedienen.

Auf einen Blick



Alles im Griff: Ronny Müller steuert digital mit ESUs ECoS-Zentrale und Lenz-Booster.

Name: Müller
Vorname: Ronny
Alter: Jahrgang 1985
Geburtsort: Reichenbach
Familienstand: Ledig
Beruf: Kaufmann
Hobbys: Modellbahn, RC-Modellbau (Trucks)
Sport: „Sport ist Mord“; Radfahren
Lieblingsmusik: Country und Western im Original aus den Staaten
Lieblingsinterpret: Johnny Cash, „der hat auch sehr viele schöne Eisenbahn-Lieder gespielt“
Lieblingsgericht: „Ich bin gerade auf dem Bohnentripp“; Spaghetti, Rouladen

berte Stützen auswechseln muss. Auch deshalb betätigt er sich vor jedem Betriebsbeginn als Streckenläufer, denn von der Schaltzentrale aus ist nur ein Teil der Strecke einsehbar. Was auch erklärt, warum hier digital gesteuert werden muss, mit ESUs ECoS-Zentrale und Lenz-Boostern.

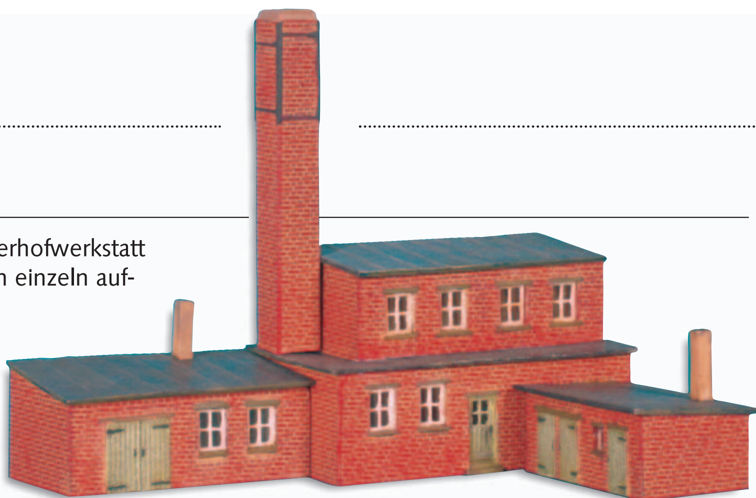
Wer nun Ronny Müller in seinem US-Element und in Aktion erleben möchte, der oder die haben dazu ab dem 15. April und bis 15. Oktober Gelegenheit: Bei schönem Wetter herrscht im Gartenbahn-Paradies freitags und samstags von 9.30 bis 13 und von 13.30 bis 17 Uhr für die interessierte Öffentlichkeit Fahrbetrieb (oder nach Vereinbarung; E-Mail: info@modellbahn-mueller.de). Und einen Termin sollte man sich 2008 in jedem Fall vormerken: Am Samstag, 10., und Pfingstsonntag, 11. Mai, steigt an der Zwickauer Straße 219 das Gartenbahnfest. Aber keine Sorge, auch ohne Cowboystiefel, Sporen und Lasso sind Sie bei Müllers auf der Pikopola-Ranch willkommen!

Karlheinz Haucke/yo

Modellbahn Aktuell

LANGMESSER ▸ *Hinterhofwerkstatt in N*

Als Resinbausatz fertigt Langmesser-Modellwelt eine Hinterhofwerkstatt (Bild) im Maßstab 1:160. Das Ensemble besteht aus drei auch einzeln aufstellbaren Gebäuden. Eine aus demselben Material bestehende Fabrikhalle kann der H0-Modellbauer zusammenbauen. Außerdem vertreiben die Willicher ein aus Harz und Härter bestehendes Set zur Nachbildung von Modellgewässern. Info: Langmesser-Modellwelt, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. (02156) 109389, Internet: www.langmesser-modellwelt.de.



LILIPUT ▸ *Coil-Transportwagen und sechsachsiger Speisewagen in H0*



Die Coil-Transportwagen mit (Sahimms 901, DB AG) und ohne Plane (Sahmms 711, DB, frühe Epoche V) sind weitgehend maßstäblich ausgeführt. Die Bremsanlage am mit Metallkern ausgestatteten Wagenboden ist separat eingesetzt. Die Drehgestellgravur geriet etwas flach. Der sechsachsige Speisewagen WR6ügh war erst im Reichsregierungszug eingestellt. Nach dem Krieg übernahmen die amerikanischen Streitkräfte den Wagen, bevor diese ihn an die DB übergaben, die den WR bis 1973 einsetzte. Das Epoche-IV-Modell erhielt gegenüber der Epoche-II-Ausführung ein geändertes Dach, neue Fenster und eine andere Inneneinrichtung. Info: www.liliput.de.

IMMODELL ▸ *Feldscheune für TT*



Derartige Konstruktionen zwischen freitragendem Dach und Gebäude waren in der DDR-Landwirtschaft häufig anzutreffen: Aus lasergeschnittenem Sperrholz besteht der Bausatz für eine offene Scheune in TT, die beim Vorbild oft an ein Hauptgebäude angelehnt war. Die Baugruppen müssen nur ausgelöst und verklebt werden, das Dach ist fertig eingefärbt. Info und Bestellung: IMModell, Ulrich Haselhuhn, Gaußstr. 33, 09117 Chemnitz, E-Mail haselhuhn@immodell.de.

MÄRKLIN ▸ *H0-Silberling-Wendezug und Schüttgutwagen-Set in I*

Passend zur Echtdampf-44 folgt das aus fünf Schüttgutwagen, Typ Fad, bestehende Spur-I-Set „Langer Heinrich“. Zum 30-jährigen Bestehen von „idee+spiel“ fertigt Märklin exklusiv für Eurotrain den H0-Epoche-IV-Wendezug, bestehend aus Diesellok 212112, einem B-, einem AB-Silberling und dem Steuerwagen. Die Wagen sind mit Graffiti versehen. Info: www.maerklin.com.



US-Corner

In der Baugröße H0 hat der US-Hersteller Con-Cor den „AeroTrain", dessen Vorbild 1955 von General Motors gebaut wurde, ausgeliefert. Der formschöne Triebzug mit der typischen Schnauze der 1950er-Jahre wird als vierteilige Grundpackung, bestehend aus dem Triebkopf, dem Endwagen und zwei Zwischenwagen, angeboten. Zur Verlängerung gibt es eine Ergänzungspackung mit drei Zwischenwagen: Mit zwei solchen Packungen bekommt man eine vorbildgerecht zehnteilige Garnitur. Der fünfpolige, schräg genutete Motor mit zwei Schwungmassen sitzt im Triebkopf und treibt alle drei Achsen (zwei Haftreifen) an. Ein wenig empfindlich sind die Kurzkupplungen, die zugleich der elektrischen Verbindung der Wagen untereinander dienen. Ein Clou dagegen ist die magnetische Verbindung der Faltenbälge. Der Zug verfügt ab Werk über Stirn- und Schlussbeleuchtung sowie über komplette Innenbeleuchtung. Con-Cor legte sieben Varianten des Zuges auf: Undecorated, GM-Demonstrator, Pennsylvania, New York Central, Union Pacific (Bild, City of Las Vegas), Santa Fe und Rock Island. Bei allen diesen Gesellschaften weilte der „AeroTrain" zu Demonstrationszwecken, bei der Rock Island war er dann von 1958 bis 1966 im Einsatz. In der Baugröße N soll dieser Zug demnächst ebenfalls geliefert werden. Der Vertrieb der Con-Cor-Modelle erfolgt über den spezialisierten Fachhandel. D. Hruza

HERPA ▸ *Opel Ascona Voyage in H0*

Der Opel-Kombi Ascona Voyage (re.) feiert ebenso fröhliche Urständ wie der im Vorbild und Modell viele Jahre jüngere VW Corrado (li.). Auch der stämmige Iveco-Dreiachskipper (hinten) ist ein lieber alter Bekannter aus der Epoche IV. Info: www.herpa.de.

AMW ▸ *Tauschplatine für Rocos N-143, -101, -181*

Mit der Tauschplatine von AMW erhalten die N-Baureihen 143, 101 und 181 flugs eine sechspolige digitale Schnittstelle, womit die Loks einfach digitalisiert werden können. Nebenbei wird die Beleuchtung auf kaltweiße LED umgestellt. Zur Spielwarenmesse kündigte Arnold Hübsch Platinen für weitere Roco-Loks (1044 und DB-150) sowie für Brawas DR-V100 an. Info: AMW. Ing. Arnold Hübsch, Dr. Ottokar Kernstockgasse 18, A-2380 Perchtoldsdorf, Tel. (0043) (699) 22677335, Internet: www.amw.huebsch.at.

CDT ▸ *Gotha-Großraumzug T4/B4 in H0*

Als fotorealistisches Kartonmodell bietet die Chemnitzer Firma CDT-Modelle den Gotha-Großraumzug T4/B4 in Form eines Ausschneidebogens an. Diese vierachsigen Straßenbahnfahrzeuge erschienen ab 1961 (Prototyp 1958) im Straßenbild der DDR, nachgebildet ist die Variante einer in Dresden eingesetzten Einheit, die heute dem dortigen Straßenbahnmuseum gehört. Das als Standmodell angebotene Fahrzeug kann mit einem Fahrwerk von Herrmann und Partner motorisiert werden. Infos und Bestellung: www.cdt-werbedruck.de, Tel. (0371) 5362537, Fax (0371) 5362538.

MODELLBAHN AKTUELL

TRIX ▸ *ICE 1 „Nürnberg" und DB-01 mit Witte-Windleitblechen in N*



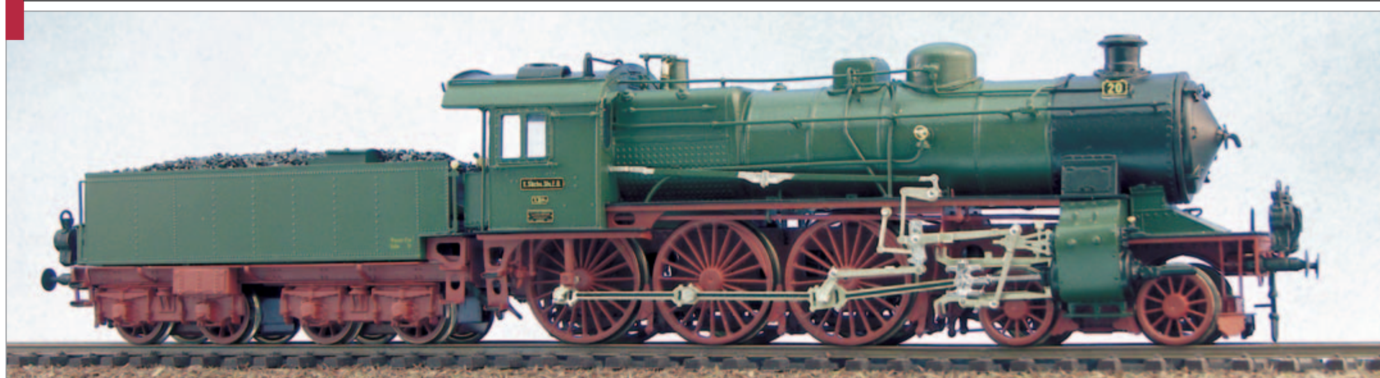
Auch als Bekenntnis zum Standort Nürnberg kann man durchaus das aktuelle Minitrix-Modell des vierteiligen modernisierten ICE 1 mit Nürnberger Stadtwappen auf den beiden Großraumwagen erster und zweiter Klasse verstehen. Ergänzt wird das Set durch die einzeln erhältlichen Großraumwagen erster und zweiter Klasse und den Buckelspeisewagen. Mit Witte-Blechen und geschlossener Schürze ausgerüstet ist die Epoche-III-Ausführung der DB-01128 (Bild), deren Vorbild seinerzeit in Hof beheimatet war. Der H0-TEE 26/27 „Rheinpfeil" wird komplettiert durch den Erste-Klasse-Großraumwagen Apümh 121 und den mit elektronischem Zugschlussignal ausgerüsteten Erste-Klasse-Abteilwagen Avümh 111. Info: www.trix.de.

WIKING ▸ *Silbermetallic-Flotte in H0*



Mit den aktuellen Metalliclackierungen in Silber beziehungsweise Blausilber verstärken der Touareg (links) und der Touran (rechts) von VW sowie der A-Klassen-Mercedes (2. v. li.) den H0-Straßenverkehr. Nach Vorbild des erst im letzten Sommer für Ostwestfalen in Dienst gestellten „Christoph 13" ist die jüngste H0-Version (Bild) des Eurocopters EC135 als Luftrettungshubschrauber gestaltet. Der Mercedes-Actros mit Gardinenplanenauflieger ist für den Harsewinkeler Landmaschinenhersteller Claas unterwegs. Info: www.wiking.de.

BECKERT ▸ *Sächsische Schnellzuglok-Baureihe 17.8 in H0*



In hervorragender Detaillierung fertigt Beckert-Modellbau das Ganzmetall-Kleinserienmodell der sächsischen XII H1 (spätere DRG-Baureihe 17.8). Für exzellente Fahreigenschaften sorgen ein Glockenankermotor, gefederte Lokachsen und das Wipplager-Fahrwerk des Tenders. Erhältlich sind je eine Länderbahn- und eine DRG-Ausführung mit langem und kurzem Tender (im Bild die Länderbahnlok), wobei natürlich auch die anderen Bauart-Unterschiede berücksichtigt sind. Info: Beckert-Modellbau, Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz, Tel. (0351)2006080, Internet: www.beckert-modellbau.de.

MA KA MO ▸ *Empfangsgebäude „Ziesar"*



Das formschöne Jugendstil-Empfangsgebäude des einstigen Kleinbahn-Endbahnhofes Ziesar (Bild) bildet den Auftakt für ein ganzes Bahnhofsensemble, dessen Realisierung Makamo-Inhaber Walfried Fehse plant. Das Empfangsgebäude ist, wie fast alle Makamo-Kartonbögen, in H0, TT, N und Z erhältlich. Die Packung mit den Bögen ist mit einer umfangreichen, gut bebilderten und geschriebenen Bauanleitung versehen; zahlreiche Details machen das Bahnhofsgebäude komplett. Infos und Bestellung: Tel./Fax (0391) 2580869, E-Mail fehse_8@web.de, www.makamo-modellbogen.de.

NOCH ▸ *Burg-Anlage für H0*

Ein mit 19,5 x 19,5 cm Grundfläche und 22,5 cm Höhe zum Einbau in bestehende Anlagen ausreichend kompakter Turm mit Wehranlage wartet beim Händler auf neue Burgherren. Das Modell besteht aus dem bekannten Noch-Hartschaum und ist fix und fertig lackiert. Info: www.noch.com.



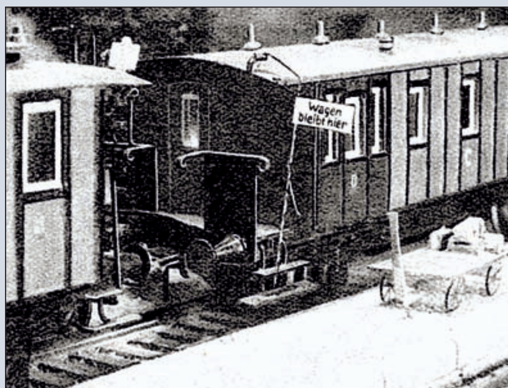
RIVAROSSI
▸ *Oostende-Wien-Express-Wagen in H0*

Nach Vorbild des Oostende-Wien-Expresses sind der H0-Gepäckwagen in edlem Dunkelblau, der Schlaf- und der Speisewagen zusätzlich mit elfenbeinfarbenem Fensterband gehalten. Das Trio erscheint im Rahmen der Orient-Express-Kollektion als Wiederauflage. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124, E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN: *Wagen bleibt hier*



● „Nur eine Kleinbastelei“ überschrieb Günter Barthel aus Erfurt seine Anregung in der MODELLEISENBAHNER-Ausgabe 4/1958: Personenwagen, die nicht mit Reisenden besetzt werden dürfen, aber unmittelbar hinter einem zur Abfahrt bereitstehenden Zug aufgestellt sind, wurden besonders gekennzeichnet. Ein mit roter Schrift verfasstes Schild mit der Aufschrift „Wagen bleibt hier“ wurde mittels gebogener Metallstange in die für die Oberwagenlaternen (Owala) vorgesehenen Stützen gesteckt. Von einer 2:1-Zeichnung konnten das H0-Maß abgeleitet und Draht nebst Schildchen selbst hergestellt werden. Es sind auch solche Details, die die Eisenbahnvergangenheit wieder lebendig werden lassen!

AUTOGRAMMSTUNDE

In Dortmund „Mr. Eisenbahn-Romantik“

● Am Messestand der Verlagsgruppe Bahn auf der „Intermodellbau Dortmund“ wird Hagen von Ortloff, Moderator der beliebten TV-Reihe „Eisenbahn-Romantik“, eine Signierstunde geben. Interessenten sollten sich den Freitag, 18. April, ab 15 Uhr vormerken.

O.S.KAR

Mit H0-Italienern zurück in Deutschland

● Ende Februar teilte O.S.KAR in einer Presseinformation mit, dass seine Modelle italienischer, aber auch französischer Wagen ab sofort wieder im deutschen Fachhandel erhältlich sind. Neben dem Personenwagen Bz 38270 der FS handelt es sich überwiegend um Güterwagen wie Gabs und Gbhs der FS und Rmms-/Rhmms-Varianten von FS und SNCF. Infos: Tel. (0421) 2428405, www.oskar-modelle.de.



MESSE-KALENDER

28.–30. MÄRZ 2008:
Wunderwelt Modellbau, A-St. Pölten.

16.–20. APRIL 2008:
Intermodellbau, Dortmund.

2.–4. MAI 2008:
Modellbau, Freiburg.

TILLIG

TT-Signale werden produziert



● Nachdem der Bestelleingang auf und nach der Spielwarenmesse überaus erfreulich war, gab Tillig bekannt, dass die in Kooperation mit LBSC entwickelten DB-Signale der Bauart 1959 in Produktion gehen. Für die Auslieferungs ist das dritte Quartal angepeilt. Neben den vier und zweiflammigen Hauptsignalen kommt auch das passende Vorsignal zur Auslieferung. Besonderes Augenmerk wurde auf die Detaillierung der Schirm-Rückseiten und auf vorbildgerechte Dimensionen der Maste und Anbauteile gelegt. Info: www.tillig.com.

NÜRNBERG

Fleischmann verkauft

● Am 14. Februar, kurz nach Ende der Spielwarenmesse also, ließ die Geschäftsführung des Nürnberger Traditionsherstellers die Bombe platzen: Die Firma wird vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden an die Firmengruppe Franz Josef Haslberger verkauft, die bereits Eigentümerin der Modelleisenbahn GmbH (Roco) ist. Aus gut unterrichteten Kreisen war auch von einem Personalabbau von etwa 345 auf 225 Mitarbeiter die Rede, um wieder die Gewinnzone zu erreichen. Der als Technischer Leiter und Prokurist bei Fleischmann in der Verantwortung stehende ehemalige Geschäftsführers Dr. Hans Peter Förster stand dem MODELLEISENBAHNER Rede und Antwort.

Dr. Förster: Zunächst eine Bitte: Schreiben Sie groß, dass keineswegs Roco die Firma Fleischmann gekauft hat, wie es vielfach im Internet und in Zeitungen fälschlich kolportiert wurde. Vielmehr hat die bayerische Haslberger-Firmengruppe mit ihrer in Salzburg ansässigen Modelleisenbahn Holding GmbH Fleischmann gekauft. Zur Holding gehört auch die Modelleisenbahn GmbH (Roco). Mit anderen Worten: Roco und Fleischmann sind zukünftig Geschwister, die Holding ist die Mutter.

MEB: Wer führt jetzt die Geschäfte bei Fleischmann?

Dr. Förster: Bis zur endgültigen Übergabe der Firma an den neuen Eigentümer ist Horst Fleischmann alleiniger Geschäftsführer.

MEB: Sind schon Veränderungen bekannt?

Dr. Förster: Die im vergangenen Herbst eingeleitete Konzentration auf den Standort Heilsbronn wird vollzogen.

MEB: Viele Fans fürchten, dass Roco und Fleischmann zusammengelegt würden.

Dr. Förster: Diese Furcht ist unbegründet. Der neue Eigentümer hat sich auf eine Zwei-Marken-Strategie festgelegt, weshalb es „Romann" oder „Fleischco" nicht geben wird.

MEB: Können die Zeitpläne zur Auslieferung der Fleischmann-Artikel gehalten werden?

Dr. Förster: Ja, denn wir arbeiten ganz normal weiter.

MEB: Vielen Dank für dieses Gespräch.

KARLHEINZ ROST †

Grandseigneur tot

● Im Alter von 87 Jahren verstarb am 7. Februar unser Modellbahnfreund und langjähriges Mitglied Karlheinz Rost. Als zweiter Vorsitzender hat er maßgeblich beim Bau der bekannten Berliner S-Bahn-Anlage mitgewirkt, die als Anlage der DMV-AG „Weinbergsweg" über die Grenzen der DDR hinaus bekannt war. Sein Leben wurde von der Modellbahn geprägt. Sein intensives Wissen um die Modellbahn und deren Bau, das er an die vielen jüngeren Modelleisenbahner weitergab, werden wir vermissen.

Verein für Berlin-Brandenburgische Stadtbahngeschichte „Weinbergsweg" e.V.

DIGITALTECHNIK

Seminare im April

● Am Wochenende 12. und 13. April bieten die Eisenbahnfreunde Pforzheim e.V. Seminare für Digitaltechnik an. Sie finden im Bahnhof Weissenstein, der dem Verein gehört, statt, Seminarleiter ist Ing. Arnold Hübsch aus Österreich. Am Sonnabend werden folgende Einzelseminare angeboten: Digital für Einsteiger – Vorstellung der Systeme und Datenformate; Decodereinbau; Decoderprogrammierung. Am Sonntag folgen die Seminare Sounddecoder sowie ESTWGJ und STP-Stellwerk. Die Seminare können auch einzeln gebucht werden, Informationen gibt es unter Tel. (07231) 767969 (Mo. und Do. ab 20 Uhr), unter www.eisenbahnfreunde-pforzheim.de oder www.amw.huebsch.at. Meldeschluss ist der 31. März.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

VGB VERLAGSGRUPPE BAHN

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



www.vgbahn.de
www.modelleisenbahner.de

EIN HERZ UND EINE SEELE

Das Railion-Werk Seddin ist mit der Baureihe 145, der Ur-Mutter der Traxx-Familie, untrennbar verbunden. Alle 80 Loks machten dort Station.



Foto: Alkofer



Foto: Fröhlich

H0-ARCHÄOLOGIE

Auf antike Bodenfunde ist Matthias Fröhlich dank einer Modellgrabung gestoßen.

Außerdem

Großes Gewinnspiel

Viessmanns Luxus-Zentrale hat die Anlage im Griff. Der Hammer: Wir verlosen zehn Commander!

Wiederaufbau

Es geht voran: Im Tal der Weißeritz entsteht derzeit die Schmalspurstrecke vielerorts neu.

Serielle Signale

Teil 2: Die PC-Steuerung Groupie-MEB-Tron setzt auf Bits.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Mai-Heft erscheint am **16. April** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch





Fotos: Haucke

DIESE SCHULE MACHT UNS SPASS

An der Johann-Gutenberg-Schule in Dülmen erfreut sich Helmut Liedtkes Modellbau-AG bei den Kids großer Beliebtheit. Solch ein Unterricht fördert Eigeninitiative.

EIN SATZ OHREN

Nicht nur Kessel und Tender wandern von einer Lok zur anderen: Auch Windleitbleche wechselten die Trägerin.



Foto: Chocholaty

BERGAN PER ZAHN

Vorbild und Modell: Mit dem Landschaftsbau orientiert sich Jörg Chocholaty am Original aus Württemberg.



Foto: Rainer Heinrich